

Deniz mecmuası

Üç ayda bir çıkarılır.

Yaza işleri Genelkurmay IX. Deniz şubesinde yapılır.
İdare işleri İstanbul Deniz matbaasında görülür.

Senelik abone bedeli 80 kuruştur.

Cilt 48

I - İkinci Kurum

1936

Sayı 339

Giriş Tarihi

İçindekiler

Makale ve
SözlüklerSayı
Sözlükler

- | | | |
|----|--|----|
| 1 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 1 |
| 2 | Adriyatik denizinde üçüncü yılın geçişleri | 10 |
| 3 | Deniz müzesinin denizi | 10 |
| 4 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 5 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 6 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 7 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 8 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 9 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 10 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 11 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 12 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 13 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |
| 14 | Deniz müzesinin denizi ve denizi | 10 |

DENİZ MÜZESİ KÜTÜPHANESİ

DENİZ MÜZESİ KÜTÜPHANESİ



1936

Meslekî makaleler

Basra körfezinin önem ve değeri

Basra körfezi dediğimiz zaman aklımıza bazı esatirde beraberce gelir. Bünbir gece hikâyeleri, Sind hamamları, gemiciler, Harunerreşit, Bağdat ve Basra'nın hazineleri, İran devletinin azameti batıramızda canlanır. Hakikati halde bugün bu körfez tenha kayalık sahilleri, yakıcı sıcak rüzgârları, kum fırtınaları ve insafsız güneş çarpmalarıyla tabiatın en vahşi ve insan elile daimi olarak pek az düzeltilmiş bir diyardır.

Fakat buna rağmen Basra körfezi tarihte Orta Asya siyasasının daima mihverini teşkil etmiştir. Bu körfezin beşerin tarihindeki mevkiî çok eskidir. Yerin doğu ile batı arasındaki ana muvasala yolunun ortasında bulunması ona medeniyetin başlangıcında sureti mahsusada önem kazandırmıştır. İhtimalki bu körfez Sümerler, Asuriler, Babilidiler ve Halderler gibi eski kavimlerin gemi seyrüseferleri tecrübelerine sahne olmuştur. Bundan başka yine bu körfezin eski devirlerden beri kendi muntakası, yani doğu illeri, haricindeki ülkelerle de bağılığının bulunduğu zannolunmaktadır. Basra körfezi, Büyük İskenderin ordularına ve onun amiral Bearchos komutasındaki filosile Milattan önce 325/26 senelerinde Hindistandan Ficata gidişine sahne olması ve bu seferin tarihte malûm ilk büyük deniz seferi bulunması itibarile de dünya tarihinin mahi olan hadisata şahit olmuştur. Bu körfezin sahilleri büyük devletlerin doğuş ve inkırazının ve 15 inci asırdan 18 inci asra kadar denizci Avrupa devletleri ile buralardaki egemenlerin mücadelesinin şahididir.

Çok eski devirlerden elimize geçen bilgiler pek bol değildir. Bu devirlere ait bildiklerimiz ancak Batlamyos, Strabo ve Plinius'a münhasır kalmaktadır. Bundan sonra bu körfezde geçen hadiseleri örtün perde yavaş yavaş kalkmaktadır. Arap

ve acem coğrafyacıları ve araştırmaları 9 uncu asırdan 17 inci asra kadar bu körfezin çevresinde yaşayan ulusları tasvir ediyorlar ve bu ulusların tecimlerinin orta ve cenubi Asya ile şimali Afrika ve cenubi Avrupayı öğrendiklerini bildiriyorlar.

12 inci asrda Fars eyaletinde deniz kenarında bir liman olan Siraf «İsmi Taluce» şehrî muazzam sarayları ile en önde gelmektedir. Bundan sonra tecimin güttükçe parlayan bir kaynağı olarak Quas adalarından ayrılıyor ve 14 üncü asrda ise bu önemli mevknî. asra tecim limanı olması itibarıyla, «Hürmüz»e terke mecbur oluyor. Hürmüzün yeri daha müsaittir, çünkü o zamanlar arapların tarassut ettiği garp ile olan tecimde yalnız Basra körfezi ve Fırat yolunu almakla kalmıyor aynı zamanda Kızıl denizi de kendine çekiyordu. Bu her iki yoldan cenubi Asyanın ve Afrika Sudanın istihsalatını Levantenlere ulaştırıyordu. Siyasî güçlükler zaman zaman bu yolları kapatmışlardır. Sokotra adasında ve sahillerin diğer kısımlarındaki korsanlıklar daimî bir tehlike teşkil etmekte idi.

15 inci asrda Venedik ve Ceneviz cumuriyetleri şark ile geniş alışveriş yapmışlardı ve bu tecimi de bittabi korumak mecburiyetinde kalmışlardır. Bu devletler kırvetlerini kaybettiler zaman Türklerin ve Mısır memlûklerinin düşmanlıkları ve korsanlıkları daima kırvetlesmişti. Bu sebepten Hint Okyanusuna güçlüğü uğramadan yeni bir giriş yolu teminine ilk önce muvaffak olan milletler bundan büyük kazançlar elde edebileceklerdi. Bu millet Portekizler oldu. 1498 de Vaskada Gama Kap yeni yolunu bulunca Basra körfezinin tarihi yeni bir safhaya girdi. Basra körfezine de ilk olarak ayak basan 16 inci asır başında Portekizler olmuşlar. Büyük Albuquerque Hürmüzü aldı ve Umman sahillerinde bazı yerleri işgal etti ve bu suretle Portekizler körfezin üç kısmına da egemen oldular.

Bu aralık İngilterede şarkı Hindistan kumpanyası doğdu. Bu kumpanya da İranta tecim yapmak istiyordu. Bu kumpanya Umman denizinde Jask'da tesisat yanında getirmeğe muvaffak oldu. Acemler Hürmüzü Portekizlerden tekrar geri aldılar. Zira, İngiltere ile Portekiz sulh halide bulunmasına rağmen, şarkı Hindistan kumpanyasına mensup bir tecim filosu acem-

lere yardım etmekte idi. 1622 de portekizler Basra körfezinden, bir daha geri dönmek üzere, tardedilmiş bulunuyorlardı. İşte bu hareketle Basra körfezinde gelecek asırlar için Britanya tecimel üstünlüğünün temeli atılmış oluyordu.

17 inci asrın başında bu körfezde holandalılar gezdüküler ve uzun bir müddet ve muvaffakiyetli bir surette ingiliz üstünlüğünü muvazionfih bıraktılar. Ancak 1766 da Kharag adası üzerindeki son şirketlerinin acemler tarafından tahribinden sonra bu suları terkettiler.

Bu hâdiseler esnasında buradaki arazi en önemli üç devletin egemenliğinde bulunmakta idi, şimali şarıkda acemler, şimalde türkler ve cenupda da araplar.

Bu devletlerin her birisinin Basra körfezinde egemenlik sürdüğü devirler olmuştur. Sonunda Maskatın Umman arapları üstünlüğü elde tutmuştur. Bunların nüfuz ve kudretleri ta Afrika yadlarına, Zengibara ve hattâ Hindistana kadar ulaşmakta idi. Bunların deniz egemenliklerinden ilk defa 16 inci asrın sonlarına doğru bahsedilmekte idi. Bu egemenlik uzun bir müddet korsanlık ve esir tecimi adları ile örtüldü. Şarkı Hindistan kumpanyası Hindistanda egemenliğini tesis ettikten sonra bu belâ ile uğraşmaya mecbur kaldı. Zamanla deniz korsanlığı ve küçük egemenler arasındaki kavgaları bastırmağa muvaffak oldu. Bugün buralarda hüküm süren intizamı evvel emirle şarkı Hindistan kumpanyasına ve bilâhare Hindistan ve Britanya hükûmetine borçluyuz. İngiltere burada deniz polisi yapmış, mesahalar icra etmiş, fenerler ve şamandıralar koymuş, silâhı ihalini kontrol altına almış ve arap egemenlerle mukaveleler yapmış ve bu suretle uzun zamandanberi Britanyanın Hindistan siyasasının temelini teşkil eden kendi egemenlik nüfuzunu emniyete almıştı. İngiltere deniz korsanlarının başlarından «Trucial chiefs of Oman» ı son yüzsene içinde denizde düşmanlıktan çekmeğe ve İngiltereyi egemen ve hâmi tanımağa mecbur etmiştir.

1813 ta şarkı Hindistan kumpanyasının intiharı nihayet bilmüştü. Bu tarihten itibaren körfezdeki siyasal hususların idaresini Hindistan hükûmeti deruhde etti. 19 uncu asrın son-

larına doğru Basra körfezinde tekrar yekdiğerine rakip menfaatler baş gösterdi.

Birinci Napoleon devrinde bu muntakada nüfuz tesisine uğramış ve Maskatta İngilizlerininkine müsabibi bir vaziyet temin etmiş olan Fransızlar 1895 te burada bir körür merkezi tesis etmek istiyorlardı. Kezalik Rusya da kendi nüfuzunu büyültmek istiyordu ve bu sebepten teciminin başlangıç noktası olarak körfezde bir « Sıcak su limanı » seçmek vazifesile komisyonlar gönderdi ve devlet tarafından himaye gören gönüllü filodan Karadenizle Basra körfezi arasında bir vapur hattı tesis olundu. Türkiye, körfezin garp kıyılarındaki arap egemenleri himayesi altına aldı ve Elhassa, Bahreyn adaları ve hattâ Küveyt ve Umman üzerinde egemenlik iddia etti. Almanya, İngiltereden çekilmek suretile takip ettiği şark « Şarka nüfuz » siyasası dolayısıyla Şimal denizinden acem « Basra » körfezine kadar devam eden tecim yolunu Bağdat demiryolunu inşa suretile temin etmek istiyordu. İngiltere, türklerin itirazlarına rağmen, buna Bahreyn adalarına egemenlik ve himayesini ilan etmek suretile cevap verdi ve bilhassa Küveyt el attı.

Basra körfezinin şimal kısmındaki bu iki mevki şarkta Ummana müsabibi bir anahtar vaziyeti teşkil ediyordu. İngiltere Basra körfezindeki durumunu yeniden tehlikede gördü ve Hindistanı yandan tehlikeye maruz boldu. 1903 Mayısında Lord « Lansdown » parlâmentoda: « Basra körfezinde bir diğer devlet tarafından bir doranma usûlharekesi veyahut müstahkâm bir liman vacide getirilmesini Britanya menfaatleri namına çok ciddi bir tehlike olarak görmekteyiz ve buna hiç şüphe yok ki bütün vasıtalarımızla karşı kovacağız » diye beyanatta bulunmuştu ve bu esas bugün de hâlâ caridir.

Bundan sonra Büyük harbe kadar da bu körfez büyük bir rol oynamıştır. Büyük Britanya, alman tehlikesinin kendisini ciddi tehdit eder gördüğü anda [1] bu tehlikeye karşı koymak için de kafi siyasal tedbirler aldı. 1902 de İngiliz - Japon ittifakı aklımdı.

[1] İngiltere 19 uncu asrın başlangıcında kadar Rusyanın cenuba doğru genişlemesine karşı engel olmak üzere Almanya ve İran, Mesopotamya ve

Bu ittifakla Japonya Rusyaya karşı hareketinde gerisinin serbestisini kazanmış oluyordu. 1904 de Fransa ile şimali Afrika üzerinde anlaşdı, bundan sonra 1907 de Irak üzerinde İngiliz - Rus uzlaşması yapılarak İran, şimalde ruslar, ortada bir bitaraf muntaka ve cenupda İngiliz muntakası olmak üzere üç nüfuz muntakasına ayrıldı. Bu suretle rusların Basra körfezine immesinin de önü alınmış oldu.

Büyük harpte İngilizlerin Basra körfezindeki durumu ciddi surette tehlikeye düştü. Bu körfezin şimal ucunda ve en mühim yağ membalarının hemen yakınında Almanya ve Avusturyanın müttefikli Türkiye bulunmakta idi. İcan bitaraf kalmıştı, fakat müttefiklere mütemayıldı. Gerek askeri ve gerek siyasal durum İngiltereyi Hindistan tecimini korumağa icbar eylemekte idi. Basra körfezi her devirde Hindistanın ileri karakol durumundadır. Büyük harbin ön Asyaya sırayeti, bütün müslümanların halifesi ile en büyük islam devletinin İngiltereye düşman olması, nüfusunun dörtte birini islamilar teşkil eden Hindistanda Britanyanın satvet ve hasmetine dokundu. Bu itibarla Büyük harp siyasalı, dini ve manevi bakımdan ciddi endişeler uyandıran aksi tesirler busule getirmiştir. Türklerin ve almanların Ace-nistanın doğru ilerlemeleri, orada bir panislâmizim ayaklanması ve bu hareketin Afganistandan şimali Hindistana sıçraması gayesini gören bir taarruzu ihtiva edebiliirdi. Bu ihtimal Britanya hükümetini bir kolorduluk Hindistan kuvvei seferiyesini 1914 te Basraya göndermeğe mecbur braktı. Çok ağır fedakârlıkları istilzam eden ve beklenilmeyen neticeler tevhit edebilecek olan ve İngiltereye yeni mes'uliyetler tahvil eden bu ihtimal - daha o zamanlar Çanakkale harekâtını düşünmekte olan « Winston Churchill » in dediği gibi - hiç te bir meali bulıyadan ibaret değildi. Bu arazi düşmana breakıldığı takdirde, İngilterenin kendisine dost yapmağa uğraştığı Hindistan ve Arabistandaki müslümanlar ve dünyanın diğer devletleri bunu bir zaf olarak telâkki edeceklerdi. Bu sebepten İngilterenin Basra körfezinin

Basra körfezinde alıksızdurmaya uğramıştır. 1892 de İngiliz sefiri Elisavarki alman gemi seyirhatları ve tecim alemini bu istikamete çekilmesi için sıkıştırmıştır (Sir Arthur Wilson) un « The Persian Gulf » undan.

şimalinde kâfi kuvvetle yerleşerek [1] düşmanının (Cahidî mukaddes) le tehdidinden çekinmediğini göstermesi lâzım geliyordu.



Büyük harbin neticesi Basra körfezinin durumunda büyük değişikliklere sebep oldu. Mütareke olduğu zaman İngilterenin buradaki vaziyeti çok kuvvetli idi. Rusya, Türkiye ve Almanya körfezden tamamiyle tecrit edilmiş bulunmakta idi. Maskattaki durumları ta 1914 e kadar ekseriyetle dostça olmayan fransızlar İngilterenin müttefiki bulunmakta idi. İbnissuud da hâmisî olması itibarıyla müttefiki idi. ve orta Arabistanda ileri sürülmüş bir muharip olarak tali kabilin kâffesini mağlûp etmişti. İngiltere Basra körfezindeki en önemli limanları muvakkaten

[1] 1915 te Mezapotamya'da 2 Hind piyade tümeni ve 1918 bîsanında ise bir İngiliz piyade tümeni 5 Hindistan tümeni, 1 piyade tugayı, bir süvari tümeni olmak üzere toplam 448000 kişilik bir kuvvet bulunmakta olup bu miktardan muharip olan 248000 insan 61 süvari bölüğü ve 408 top vardı.

egale etmiş bulunuyordu. Cenubi Acemistandaki egemenler Britanyanın komutası altında olarak cenubi leandaki duruma egemenler. Harp, körfez kıyısındaki arap egemenlerin ekserisini zengin etmişti.

Fakat bundan sonra aksitesirler başladı. Askerî işgale mühayel vermek iktiza ediyordu ve bununla beraber korkutucu bir para akını başladı. Rubye yüksek kıymetini kaybederek düştü. bu yüzden bir çok tecimerler müşkülata duçar oluyordu, pamuk, deri, arpa ve buğday gibi körfez muntakasının mahsulleri muvakkat bir zaman satılamaz oldu. yalnız mîc piyasası, şimali ve cenubi Amerikadan talebin artması sayesinde başlangıçta bundan müteassir olmadı.

İbnissuudun eyvelâ komutanlığı ve sonra müttehit arap milleti hükûmdarlığına - 5 milyon nüfusa malik bir hükûmet, fakat Almanya, Fransa, Belçika ve Lüksemburgun heyeti umumiyasından büyük bir çöl sahasına dağılmış - süratle yükselmesi büyük karışıklıklar husulüne sebep oldu. İbnissuut, Arabistan yarımadasındaki bütün kavimleri tek bir siyasal sistem altında toplamaya muvaffak olarak son devirlerde hiç bir arap emrinin yapamadığını yaptı ve ön Asyada daha fazla inkişafa ve İngiltereden daha bir çok şeyler elde etmeğe kabiliyetle bir devlet kurdu. Bu zeki ve iradeli emir müslüman âleminde daha bu gün tesiri ta Mısır, Acemistan ve Hindistana kadar ulaşan bir ünî haiz bulunmaktadır.

Kezalik Acemistan da artık eskiden olduğu gibi Rusya ile İngiltere arasında oynanan bir üstük top değildir. Merkezdeki hükûmet memleketin istiklâli hususunda çok kaskandır ve İngiliz siyasasının kendisini tehdit ettiğini hissederek uyanık davranmakta ve memleketi cenebilerin tesirinden temizlemeğe çalışmaktadır. İngilizlerin en fazla kızdıkları, kendilerine karşı kin göden ulusseverliğin uyanmasıdır. 1920/21 de komutan olarak başa geçen ve 1926 da hükûmdar olan general Rıza Şahı Pehlevî hanın idaresi altında iç işlerin pekleşmesi ile İran süratle ilerlemektedir. 1928 de kapitülasyonlar kaldırıldı, hattâ sağlam bir ilerlemeğe engel teşkil edilen şimal - cenup demir yolunun inşası, mali hususlar yağ istihsalatı gibi İngiliz tesirlerinden o derece kurtulundu ki 1932 denberi İngiltereden

Australyaya işliyen İngiliz hava hattı « Imperial Airways » imiş mahallî olarak İranın cennup sahilindeki sabadan bile istifade etmeğe mezuun değildir. İngiltere bunun üzerine Basra körfezinde Arabistan sahilinde Basra - Küveyt Bahreyn adaları, Umman sahilindeki Şaryalı üzerinden Bülücüstadaki Gwardara yeni bir hat güzergâhı tesisine mecbur oldu. Buna mukabil Fransa ve Hollanda şark ile olan hava muvasalatlarında evveldenberi göttükleri İran arazisi üzerinden geçen hava yolundan istifade etmektedirler. 1932 senesinde İran hükûmeti tarafından birdenbire 1901 de İngiliz - İran petrol şirketine verilmiş bulunan imtiyazın malî mahzurlar dolayısıyla hükmü olmadığı ilân edildi. Maahaza 1933 te İran için daha müsait şartlarla 60 sene müddetle bu imtiyaz tecdit olundu. Kezalik Basra körfezinin acem sahilindeki Bazidu (veyahut Bazidore), Kijim adası ve Hürmüz boğazındaki Hanyam adası mevkilerindeki İngiliz üssülharekeleri 1935 te İngilizler tarafından terkedildi ve arap sahilindeki Bahreyn adalarına geçirildi. İşte böylece İranın satveti, komşularile ihtilâfta bulunmıyarak Türkiye ve Elganistanla dostca münasebetler tesis etmesi sayesinde yavaş yavaş kuvvetleşmektedir.

Acemistan ve Arabistandaki bu siyasal değişiklikler naticası Basra körfezi istikbalde de devletlerin münasebetlerinde rol oynayacaktır ve ehemmiyeti daha fazla artacaktır. Orta şark inkişaf etmektedir, orada her şey daimî bir akış ve oluş halindedir, tekâmül ve ilerlemesi için yeni imkânlar hâsıl olmuştur. Burada Hindistanın cenahı vaziyeti ve aynı zamanda İngiltere devletinin petrol tedarikinin ana membaları bulunmaktadır.

İstikbalde hava seyrüseferlerinin olacağı önem ve yağın ilk safıta gelen bir kuvvet membaı oluşu dikkat nazarına alınırsa Basra körfezi sahilları ve bu körfez ile Akdeniz arasındaki kara köprüsü şark ile itibat ve muvasalada mühim bir unsur teşkil edecek ve bu sebepten dünya siyasasının girdaplarına da daha kuvvetle çekilip karışacaktır. İşte bu sebeptendir ki İngiltere Habeş - İtalyan ihtilâfını müşihane bir surette halie ve Habeşistanda statusquo aşrın muhafazasına uğraşmaktadır. İtalyanın Habeşistana egemen olması ihtimali İngilterenin orta

şarktaki genel durumuna siddetle dokunacaktır; zira mesele Hlin Okyanusuna geçen dar bir geçidin tehlikeye maruz bulunmasıdır. Şu halde Basra körfezindeki İngiliz egemenliği işbu siyasal hâdiseye son derece bağlıdır.

Yazar: BÜRHANETTİN ALİ

Adriyatik denizinde eski ve yeni gerginlikler

Akdeniz havzasında, birçok tarifi hadiseler doğuran bu deniz üzerinde tarulun kaydettiği zamanlardanberi karışık bir mesele: Adriyatik meselesi hariz bir ehemmiyet arzeder. Bu mesele ile beraber büyüyen komşu kıyılara egemen olmak lursı garptan başlayarak bugün için İtalyanların garp ve şark siyasalarında (Mare nostro [1]) diye göttükleri bir siyasal hedef olmuştur. Komşu kıyılara arazi üzerinde tutunarak egemen olmak için, vasi Akdeniz politikasında, siyasal coğrafi hareketler eksik olmamıştır.

Akdeniz kıyıları için yapılan münazaaalar Otranto boğazı önünde kalmıyarak iki devlet arasında zaman zaman bu sahada bir mücadelenin canlanmasına adeta, arsaclusal (beynelmül) bir meselenin esasını teşkil etmiştir. Bu suretle Adriyatik Avrupanın mücadelesi sahnesi oldu. İtalya büyük harple gözlerini Dalmasya kıyılarına diktiği halde tarihte ilk defa olarak Dalmasya birleşmesini tetim etti. Ve hüdayette heri hareketini dırdırdı.

Bu zamanlar şark kıyılarında İlyalyalar, finkeldler ve vımanlılar yaşamışlar ve bu denizi köhnü dağıtan bir yoldan daha ziyade bir tesim yolu olmak üzere kullanmışlardır. Bu yolda üstün bir siyasayı ancak romalılar zamanında görürüz. İlyalyaların birleşmelerini zararsız bir şekle sokmak üzere yapılan harp salsilelerinde, romalıların bir dereceye kadar deniz siyasası güden ve Adriyatığı imaraya matuf olan bir tabii hareketine şahit oluruz. Boylere Roma bir harp filosuna malik olmaksızın bir zamanlar sevküceyşi bir yol olarak Adriyatikten istifade etmiştir. Bunun takip eden zamanlarda romalılar tedrican kıyılardan iç memlekete nüfuz ederek İlyalyalarla

[1] Bizim deniz demektir.

sonu gelmeyen harpler yapmışlar ve Dalmasyayı kendi devletlerinin ayrılmaz bir parçası şekline sokmuşlardır.

Kezâ Adriyatik ülkelerinden birçok ulusların göç dalgaları da geçmiştir ki ilerine bazen tesadüf edilmektedir. Toprak ihtiyaçları dolayısıyla İslavlar, buralarını ellerine geçirmişler ve bu ülkeye cehren girmişlerdir. Anadan doğma zürri olan bu ulus buralarını ekip biçmeğe ve dolayısıyla tamamen yerleşme politikası takibine başladılar.

Bizans, Karlovenğu sülâlesi ve İslavlar arasında yapılan müharebeler düşmanlarını tamamen geri sürememeleriyle beraber İslavların mühtariyet elde etmeleriyle nihayettendi.

(Abbazia) da alman toprakları Adriyatik sahillerine kadar davandı. Eski Almanya hükümeti mevcudiyetini muhafaza ettiği müddetçe cennaptaki bu deniz maharetini daima elinde bulundurdu.

Karlovenğnlere ait ülkelerin bir denizden diğer denize kadar bağlanması ortaya boydu layına şimalden cennuba uzanan bir hudut çıkardı. Bifalare fransızların Baltikdenizle Adriyatik kıyılarına kadar genişlemesi ve üçlü ittifakın siyasal coğrafi hedefleri ve bugün için Macar - Lehistan yaklaşması hareketi müteaddit deniz malureçlerine sahip olmak için yapılan mesairin göre çarpan birer misahidir. (Gömboş) cennaptan şimalde doğru uzanan bir devletler gruplarını yapmağa ve böylece de Baltik ve Adriyatik denizlerinin her ikisinde de malureçler elde etmeğe çalışmaktadır.

Bu seneyi mütefaviz bir zaman macarlar tarafından kullandın ve yüzlerce serie mukaddes Roma imparatorluğunun bir kısmını teşkil eden Horvatistan ve İslavyanya arazisinde bifalare Avusturya - Macaristan teşekkül etmiş ve bir kısmında da serplar toplanarak, sonradan teessüs eden büyük Sırbistan devleti meydana çıkmıştır ki sonradan onbeşinci asırda bu arazi türklerin eline geçmiştir. Adriyatik denizi etrafında yapılan mücadelelere Venedik te karışmıştır. Romalıların Akdenizde deniz egemenliği elde etmeleri tarzında venedikliler de araziyi çevreveliyen kıyılara sahip olmaksızın Adriyatik egemenliğini tesis ettiler. Kıyıların şekli ve adalarını durumları

bu harekete uygun düşmüştü. Kilisenin ahlazını kullanmak suretile (papa ile) Aleksandr'ı 1177 miladi senesinde Adriyatik venediklilere egemenlik münakası olarak bağışlamıştı. (Venedikliler kuvvetlerini artırdılar, İstanbulu elbaltıp orduları tarafından zaptı, venedikliler tarafından Zagrınin zaptı takip etti. Bu suretle venedikliler tüchlerle kargılaşular. Ve Akdenizde bir maharec temin etmiş oldular. Bundan sonra Adriyatik'in doğu kıyılarında Habsburg hükümeti meydana çıktı. Ve Adriyatik üzerinde serbestçe seyrüsefer yapılması için temin suretile venediklilerin bu deniz üzerindeki egemenliklerini ve satvetlerini baltaladı.

Büyük Napolyon zamanında buraları da kırıktı. İkiği Adriyatikte ilavya eyaletlerinde de nankli landira dalgalandı. Napolyonun şark imparatorluğu siyasal askeri ammiyetlere muhtaçtı. Heran aynı zamanda 1809 da varılan Quakkale muahedesi ile ilk defa olarak boğazların bütün devletlerin deniz kuvvetlerine karşı icabında kapanması arzıulmuş bir hak olarak taahhüt olundu.

Avusturya, (Schönbrunn) da yapılan muahede ile pek kısa bir zaman için Adriyatikte geri sürüldü. Fakat fransa dünya diktatörlüğünü sukûtle heraher yine Adriyatikteki aski nüfus ve egemenliğin iktidar oldu etti. Milliyat muşkülleri eler ve İtalyanların uyru harici edimelerle baltıyordu. Fakat denizlerde bir maharec elde edilmesi lüzusunda sırpıların de - vamlı olarak marnız kalıkları gıclıktır. Sırbistanın Avusturya Macaristana karşı heraher kılınması ve yenis bir Balkan siyasası gıclılığın antende lüzumı Balkan harbi sonunda Adriyatikte bir maharec elde etmesini muşup oldu.

Alman ve İtalyan ulusal heraherelerinde sona Balkanlardaki paylaşıma siyasası eşarlı bir surete ilerledi. Bosta İttahutlu zıptetmek ve Avrupa ile yapacağı talime lüzumı için amin bir yol elde etmek için Karadeniz kıyılarında doğu ilerledi. Avusturya sırpıların Adriyatikteki her iridat temin etmemeleri ve bu suretle ruslarda bir nüfus mintakası lüzumı ıyannamaları için dikkat nazardı. Selanikçe gerinde İtalyanlar ise doğu kıyılarında varlıklarına etimmiyet veridiler. (İttahutizm siyasası)

(Bugün için Yugoslavya kıyıları boyunca azami 10.000 İtalyan yaşamaktadır.)

İtalyanlar Arnavutluk için herahereleri emel ve ihtirasları 1914 senesi nisanında Arnavutluk taltima seşilen (Wilhelm de Vite)ın memleketi alınması için bir ıyan çıkarmakla gösterdiler. Bu zat 1912 senesinde Londra konferansı kararlarını imzalayan devletler tarafından muhtat olan hal vukubulmadan memleketi terke mecbur oldu. İste ulusalın menfaatlerini derinden deşme alıkadar eden bu gerginlikler binnetice meselemin sikkeli halledilmesi muşup oldu. Bâhassa dünya yangı - ucu doğuran meşum ammiyetin bu mintakada vukuu her se - beplerden bir te hayreti muşup almamalıdır.

« Sonnum » ile « Sabaudra » Lombarda kendi devletleri naz - mına harp vıyır sulh hakkında bir karar verirken aski ve - nedikliklerin Adriyatik egemenliği düşüncelerini tasvırlardı. Avusturya - Macaristan orduları pek yüksek bir muharebe kıl - ıyetini hala olubğu halde « Orma » « Sarve » ve Tima civa - rında bulunmıyordu. İtalyanlar bu durumu karşısında İngiltere ve Fransa tarafından itbalama durması ile ağık teblikesinin baş göstermeği hakkında yapılan tahdi vesir daha cazip vaatlerle kandırılmaşlar ve herbe girmek zıttınına geldime meşum - lardır. İtalyanlar Trieste ve Fiummayı gıve ednerek millitari - zını ve heraheraya karp cepha sıdılar. Hedeflerinin cazibesine kapılarak Adriyatik te her egemenlik elde etmek için karşı kıyılarını zapt mecburiyetini duydular. Bu maksat için de lüzumda yapılan bu büyük ve kılın muharebede çok zayıf vıdılar. İtalyanlar bütün marnız kındrellerini teksif ettikleri tek bir cephe üzerinde daltı. herkaher bir mıdılfaa vıyan Avusturya - Alman mukavemetini kırmadılar. Adriyatik etta - fışık yapıkları muharebelerde her tarihini kındettiği en büyük mağlûbiyeti « İtalya » de idrak ettiler ve bu mağlûbi - yetin zıttını ıyın edneme ııııttınamadılar. İngiltere ve Fransa hükümetlerinin 1915 senesi nisanının 26 may gıñü Londra - da gırlı olarak toplanan konferansda İtalyanlara vıptıkları cazip vaatler bu mağlûbiyete mani olımadı. Bu müzakerelerin baştan itibaren sırpıların ammiyetliliğini ayandırmaya çok lıkli olarak

görülmelidir. Milletlerin istiklâline riayet edilmesi esasına aykırı olarak İslâm rekâle meşhûr olan sahalar « İstria » İtalyanlara tahsislendiği gibi Zagreb dahil olmak üzere orta Balkanlar için Arnavutluk, « Balona » ve « Safena » gibi Adriyatik'e egemen olan muntakaların müdahesi dahil verilmedi.

Fakat sonunda durum başka türlü neticelendi. Süphaları, ihtiyatları ve istivenleri ihtiva etmek üzere teşekkül eden kraliyet, Avusturya - Maceristan İmparatorluğuna hâlef oldu. Yugoslavya bu tarihi yerlerin müdahâasını daruhde etti. İtalyanlar ise, zafer mükafatı olarak Adriyatik'te kemâli vatandaşlarına ilâve edilen toprak ve kuvvet memlûkaları ile hiç memnun olamadılar.

Gâlipler sâlih müahedelerini dâika ettirirlerken Balkanlar içinde barışçesimlikler. Ve burada yaşayan milletleri meninin edilemek bir nâterce yarandırdılar. 1934 senesi yazındaki gerginlik hesabı katılmadığı takdirde İtalyanlar ve Yugoslavlar iki defa serberlik olan edevok vaziyete düştüler. Mesele Fiyoma ve Arnavutluk için çıkmıştı. İtalyanlar, Yugoslavların Arnavutluk hakkındaki niyetlerini akmı bırakmak ve ekonomik emvîvetini hâfifletmek için 1926'da Arnavutluk hükûmetine Tiran müahadesini imzaladılar. Bu müahede ile her iki taraf, esasta devletlerle olan müahesetleri için biribirine müahual verimiyi ve müteakibeten müvafakîyetlerini almaya taahhüd ettiler. Kuvvetler arşındaki azam farklar dolayısıyla bir Arnavutluk egemenliğinden bahsetmek pek güçtü. Fihhalâka bu dostluk müahadesinin yapılmamasından ilâfeten geçen sekiz senelik bu müddet zarfında Arnavutlukta millîyetçilik cereyanı İtalyan askeri misyonların memnûkottan çıkarmak kadar bir varlık gösterdi. Türklerin egemenliği altında yasarlarken hile müahafaza ettikleri tekkil ve müahade. İslâm dâir şeklinde İtalyanların işlerini karıştırmak ile dâika kuvvet buldu. 1934 Yazında Tiranda tekerr müzakere masasınca vâcirulması, Arnavutluk ordusundan kovulan İtalyan subaylarının tekrar vaziyete alınması, fâiz meclislerinin teşkiki ve İtalyan költür cereyanlarının idamesi ancak İtrag limanındaki kuvvetli İtalyan filosunun

mevduhiyetile mümkün olmuştur. Fakat buna rağmen İtalyanların Arnavutluk üzerindeki eski tesirleri azalmıştır.

Marsilyada kral Aleksandrin katlinden sonra İtalyanlarla Yugoslavların müahesetleri gerginleşmiştir. Bu hadise milletleri fakli veyahut faksez olarak kendi siyasal müteahedelerini barındıran ve bu gibi hadiselere şahide olan memleketlere karşı vumiyetsizlik içinde bırakmıştır. İslâm fevkalâde çekingen davranarak bozulan şartları düzeltilmek için büyük bir mesai sarfetti. İtalyanların pek talihsiz olan Adriyatik siyasası neticeleri Avropanın canunu şarkısında aksi tesirler doğurdu. İtalyanlar kadim düşmanlarının yerine geçen baletinin beslene müddetle yaptığı dostluk müahadesini unuttular. Fransızlar İtalyanların herhangi bir amî harekete karşı şimali Afrika sâhili ile olan deniz irtibatlarını emvîvete almaya başladı. Yugoslavlar ise, Adriyatik için bir layatı mesele telakki ettiler. Adriyatik safasındaki kuvvetlerin kottus durumundan (bu gün için mevcut olan gerginlikler dolayısıyla) pek kotay tahakkuk etmüycek bir Fransız - İtalyan anlaşmasına doğru gidildiği muassı çıkmaktadır. İtalyanlar muarların tarafını ilizim etmektedirler. Bu güne kadar bu muntakada hüküm süren siyasal sistem (Fransızların sıkı bağılıkları dolayısıyla Yugoslavlara ve İtalyanların da macce ve bulgarlara mütemayil olmaları) bu günün hakiki siyasal durumuna karışmaktadır.

Fransa tarihini göçüne karşı koymak fikrile bir İtalyan Yugoslavya anlaşması için harekete geçmek mecburiyetindedir.

Maknûl kral Aleksandrin ölürken söylediği son söz:

Cenabi İslavyayı mübahafa ediniz.

Adriyatik'in doğu kıyıları etrafındaki bütün düşmüçlerin traik bir sembolüdür.

Yazan
(Fletcher Pratt) tarafından

Çeviren
Bab. H. Öler

Destroyerler büyüyor

Harp gemileri tipleri, çocuklar gibi zarfı bir istidat ile büyümektedir. En eski İngiltere bahrîyesine ait King Edgar gibi birinci sınıf gemi, modern bir batıharp gemisinin zıvartesinde kolaylıkla adeta bir işkampavya gibi taşınabilir. Nelsonun Viktori si en seri ve hacim itibarıyla çok iyi yapılmış bir tekne idi; bu gün onun tonajındaki bir gemi hafif bir kruvazör bile değildir. Eğer Vasington muahedesi müdahale etmese idi, 1900 kadem uzunluğunda ve 20 pusluk toplarla yapılması istenilen Lord Fisher H. M. S. (Incomparable) ı gemi yapıldıktan, muhal olarak görülmekte olan bu işi kolaylıkla mümkün kılmış olacaktı. Halen büyük gemi yapmağa olan temayülden Vasington muahedesi ile vazgeçilmiş isede, bundan sonra yine büyük harp gemisi yapılması tarihine gireceğimize mümkün görünmektedir. Bununla beraber, halihazırın durumu karşısında politika şüphelerine hürünmüş olan istikbal için bir mütalea yürütülmüyorsa da, meraklı mazûn incelenmesi ve torpido taşıyan su üstü gemilerin şüpheli istikbali, teknik cihetinden etüt etmeğe değer bir meseledir.

Bu gemiler küçük stimbottardan başlayarak küçük tekne olan (Albemarle) dan Fransızların 2910 tonluk Mogador 42 not süratinde tam manasile bir kruvazöre karşı koyacak büyüğe su üstü gemisi haline gelmiştir. Ve acın donanmalarında en fazla adette bulunan da bu gemilerdendir. Bu makale yazıldığı sırada hükûmetimiz bu tip gemilerden diğer denizci uluslardan az olmamak üzere 44 adet yaptırmaktadır. Gemilerin büyümesi prensibine göre bu destroyerlerin hacmi, sürati ve top kuvveti büyümektedir.

Herkesce bilindiği gibi, büyümekte olan destroyerler hakkında tenkit yapmak zahmete değer mi? Bu tipin büyümesi

tıbbi 1850 deki (Sloop) un (frigate) a kadar büyümesi, fakat ismen (Sloop) olarak kalmasına benzer. Ahşap gemilerin yerini demir gemiler ve fidesiz yelken ve donanımların yerine kudretli taratlar tuttuğu gibi, torpido taşıyan su üstü gemilerinin de büyümesi ve daha kuvvetle teslihi edilmesi mümkün değil midir.

Destroyer tipinin büyüdüğü ve daha faydalı olduğu kabül edilmelidir. Birinci olarak destroyer siyaseten pek faydelidir. Bu tipin siyaseten faydalı olması demek, hükûmetin, diğer sınıf gemilere nisbetle bu sınıf gemilerin yapılmasını daha ziyade arzu etmesi demektir. Bu sınıf gemiler kıyılarımızdaki limanların herhangî birinde yapılabilir. Eğer 1920 deki gemiler yani (Indiana) hacmine göre yapılırsa, bu takdirde dünya denizciliği zarfına olarak keyfi politika hükûmi ve nüfuzi tesiri altında kalırdı.

Destroyerlerin harpteki fâidelere gelince, diğer tip gemilerden daha faydalı bulunur. Cihan harbi destroyerlerin yerinde olarak denizaltı gemilerine karşı olan mütem kıymeti müspet olarak ve tecrübe gemilerini konvoy etmek ve harp filosu vahidi olarak menfi uzluca vermiştir. Gerek cihan harbinde ve gerek ondan evvelki tecrübeler, bir filonun yantlarını muhafaza etmek veya mayın dökmek hususunda çok kıymetli bulunmaktadırlar.

Şurası şayanı hayrettir ki; destroyerler asıl maksadı muhalefata nazaran muhrip bulunmalarına göre bu vazifeyi yapamaz. (Herkes bilir ki ilk zamanlarda destroyer torpidogeçer olarak yapılmıştı. Halbuki, gemilerde husule gelen tekâmül torpidobol sınıfını destroyer haline getirmiştir). Ve bugün destroyer pek az ihtimal ile torpido vazifesini yapabilir.

Bir harp gemisi yapıldığı maksat için kullanıldığına göre verilen vazifeyi ne kadar iyi yapsa, yaptığı işi kolaylıkla hâsaramaz. Teçhizatının mühim bir kısmı yani, harp kabiliyetinden bir kısmı istaf edilmiş olur ve kendisinden beklenen bir çok harp kıfayetine malik olamaz. Şu sınıf hatıra gelmek ki; bir gemi talis edilmeğe işe göre drevn edilmez mi? ve destroyerlar yukarıda yazılan işleri iyi yapmıyorlar mı? Cihan harbi evvelde ki; destroyerler denizaltı gemileri için çok kıymetli bir silâhtır. Bununla beraber hiç şüphesiz destroyerlerin kıfayetlerinden bir çoğu istaf edilmiştir. Meselâ bu iş için kullanılan

destroyerler ağır toplarla teçhiz edilmişlerdir. Hafif denizaltı muakkıpları ki, bir destroyer fiatle bunlardan beş adet yapılabilir. Ve beşte bir mürettebat ile çalışır, bu tip gemiler destroyerlerin gördüğü vazifeyi aynen yaparlar. Bununla beraber destroyerin torpido silâhı, denizaltı gemilerine karşı bir kıymeti olmadığı için, bu silâhlar aynı maksat için israf edilmiş demektir. Hiç bir destroyerin torpido silâhları ile denizaltı gemisinin tahrip edildiğine dair bir kayıt yoktur. Destroyerlerin muakkıp olarak en fazla hassas süratının fazla olması ve taharri kabiliyetidir.

Sureti mahsusada yapılmış denizaltı muakkıpları ise, süratte ona rakip olabilir. (Harp hususunda değil) maânafehi bir motor kruvazör yapılması ve harp hususunda ona rakip bir vaziyette bulunması müstebat değildir. Mevcut işe yarar kruvazörler harp halinde bu ihtiyacı temin eder bir hale getirilebilir.

Harpte gemileri konvoy hususunda destroyerin vazifesi ikiye ayrılabilir. Denizaltı gemilerine karşı konvoy, diğer gemilere karşı konvoydur. Birincisi için, vazifesini mukemmelen yapmakta ise de süratını pek az kullanmasına lüzum olduğundan sürati israf edilmiş demektir. Toplari fazla ve torpidoları lüzumsuzdur. Bundan maada açıkdeniz ve uzak mesafeler için lüzumlu olan tahammül kabiliyetinden istifade edilmiyor demektir. Denizden yapılan hücumlara karşı destroyer faydalıdır. Norveç taraflarında yapılan bir konvoy esnasında muhafız destroyerler, iki alman hücumuna muvazir kalarak işaret vermelerine meydan verilmeyen tahrip edilmişlerdi. Amiral Bakon kanal konvoyuna karşı almanlar hücum etmiş olsaydı halinin ne olacağını hayretle söyleyecekti. Bu konvoy sırf destroyerlerle muhafaza edilmekte idi. Destroyerlerin sürati ve mukavemeti konvoy işlerinde işe yaramaktadır. Tecim gemilerini konvoy hususunda (Sloop) lar (Aviso) lar ve gambotlar ve mamahırkla çalışan gemiler maksadı temine kâfi gelmektedirler. Topla teçhiz edilen açıkdeniz tecim gemileri, durum ve hale göre içinde tayyare bulunan fransız avisoları destroyerin yerini tutar. Destroyerleri gambot yerinde kullanmak fuzuli bir tedbir ise de, bu tip gemileri mayın gemisi olarak kullanmak-

tan bizi kimse menedemez. Harpte rus destroyerleri mayın dökme vazifesini pek güzel başardılar. Bununla beraber o zamandan beri mayın dökme maksadile daha ağır ve daha büyük ve sırf bu maksat için dizayn edilmiş gemiler yapılmaktadır.

Bundan sonra destroyerlerin filo ile yaptığı yazıfeye gelelim : Cihan harbinde İngiliz harp filosile hareket eden destroyerler denizaltı gemileri hücumuna karşı filo için kıymetli birer muhafız olmuşlardır. Böyle bir durumun ve halin Amerika sularında yoktu memul değildir. İngilizlerin büyük filosunun demirleme mahalleri mahduttur. Bütün demir mahalleri alman üssülharekesinin denizaltı gemileri harekât mesafesi dahilinde idi. Bundan maada büyük filonun seyirinde Şimal denizinin dar hududu çerçevesi dahiline girmesi icap ederdi. Kuzulik Atlantik denizinin derin ve geniş sularında denizaltı kâşları kurmak kolay değildi. Cenup denizleri ve geniş sahilleri için ise bunun imkânı yoktu. Sahil sularında büyük motorbotlar donanmanın muhafazasına kifayet ettiği gibi, açık sularda da modern donanmanın malik olduğu uçak gemileriyle gözetilmesi imkân dahilindedir. Bundan maada destroyerlerin filonun seyri esnasında açıkdenizlerde keşif vazifesini yapmasına gelince, amiral Gelikonun filosunu (Scapa Flow) üssülharekesi haricinde destroyerlerin azlığından ötürü, denizaltı gemilerine karşı motorbotlar ve diğer küçük muhtelif gemilerle muhafaza etmekle beraber, muharebenin başlangıcından sonuna kadar düşmandan malumat alabilmek için fazla destroyere ihtiyacı olduğunu söylemişti. Bu dileği Nelsonun (Frikat) her çok frikat isterim diye bağırmasına benzer ve her ikisinin istediği de keşif hizmeti görecektir gemilerdi ve her ikisi onu fazla malumat toplamak için istiyorlardı.

Büyük harpte destroyerlere kruvazör vazifesi yaptırıldığı ve halen de bu vazifede kullanılmakta olduğu mecburîmüz değildir. Destroyerler muharebe sürati ve nazif kutru seyirlerine nazaran zayıftır. Hele düşmanla temas halinde ise, daha ziyade tahdide tâbi bulunur, vâcudüne fazla lüzum görüldüğü halde fena havalarda uzun seyirler yapamaz.

(Lexington) ın (Santiyago) dan (Horatio) ya olan meşhur seyri muharebe sermisi altında yapılmış olaydı onun muhafaza ve mukavemet hassası azaltmış olurdu. Bir destroyer hakiki bir kruvazöre karşı duramaz, daha muşkül vaziyete düşer, destroyer halihazardaki deniz tekâmülüne göre uçak taşıyacak kadar da büyük değildir. Yukarıda yazıldığı üzere Çeliko ve Nelson herhangi bir sınıf gemiye dayanıp durmuyor, yalnız keşif amacını edinecek işliyorlardır. Modern bir kruvazörün keşif kıymeti ne Nelsonun uç veya döri frikatine ne de Çelikonun tarassut vazifesi gören ve düşman denizine sığınma mevkini keşif için kullandığı destroyerlerine musabıdır. Şurası muhtemeldir ki: destroyerler, topaj, top kuvveti ve tahammülleri artırılmak ve bir de uçak konmak suretiler keşif vazifelerini daha kuvvetle yapabilirler. Gemilerin tekâmülü kanununa göre, torpidolar 275 tonadan destroyerler için orijinal cesamet olan 2910 tonluk Mogador nesaneline çıkmışlardır. Gemilerin tekâmülüne göre büyümüş olan modern destroyer bundan sonra bir torpidobot değildir. Hafif kruvazör vazifesini yapmaya muktedir bir hale getirilmiş olan bu sınıf gemiler torpidobot evsafından o kadar kaybetmiş bulunmaktadırlar ki, bu gemilerle müessir bir torpido hücumu yapmak mümkün değildir, zira kolaylıkla görülür bir hedeftir, fazla su çeker, hacmi büyüktür, fazla borda gösterdiğinden kolaylıkla görüldür. Kısacası hariz olduğu havas onu kruvazör vazifesi yapmaya faydalı kılmıştır. Süratini artırması için tonajının büyütülmesi ona fayda temin etmiştir.

Lord Feserın hararetili müdafaaasına rağmen sürat zehi denisek değildir. Bunun böyle olmadığını Indefatigable ve Queen Mary Yolantla veya Riga kruvazöründeki rus destroyerleri gösterdi. Destroyerlerin bîdayeti aşısından beri sürat ve hacimlerinin büyümesi, torpido silâhı olmak kıyafetinin azlığı lev'em olduğunu harp tarihi göstermektedir. Dendekiler ki torpidobotların kıymeti, torpidobot olmak noktası bazarından tenejlerle makûzen mütenasıdır. Destroyer emsalleri arasında harp edilecek tarzda hareket eder. Yeni sınıf küçük torpidobotlar ise taşınakla oldukları torpido silâhına göre kıymet

alır. Bunu ızah için kâfi derecede fazla vak'alar mevcuttur. Mütelarrık torpido silâhının icadından beri torpidobot hücumlarına dair olan vak'alar pek fazla olmadığından onları hep-sini bu makalemizde muhtasaran anlatacağız.

Öndöküzyen asr bîdayetinde cenubi Amerika askeri isyanında iki torpido hareketi ve keza onsekizinci asrda antural (Courbet)in Çin muharebesindeki iki vak'a ki, bunlar normal se-rait dâhilinde vuku bulmamıştı. (Bu dört vak'ada da gemiler demiri ve nobet beklemeye gervâ noksandır.) Bunlar haric, ilk kayde deşer torpido hücumu Çin - Japon harbi esnasında vuku bulmuştu ki, Yalo nehri muharebesini müteakip (Vay - Hay - Vay) limanında yatan çin gemilerine yapılmıştı. Müteakip gemilerde japonlar tarafından biribiri ardı sıra üç torpido hü-cumu yapılmıştı. Botların hepsi küçüktü. Bu botların en bü-yüğü 120 tonluk ve mütelakası 80 tonluk idi. İlk hücum sert bir lavada ademi muvaffakiyetle neticelendi. İkinci hücum hava-mın bozulmasından ötürü iki torpidonun ziyat ile muvaffakiyetsiz-likle neticelendi. Üçüncü hücumda filotillâma bir kısmı liman-ın bir ağzından, beşi de diğer mehalinden içeri girdiler, doğ-ruca çin gemileri arasına sokularak hasar yapmaya muvaffak oldular. Öturan sis kalkınca iki Çin kruvazörünün batışı, bir harp gemisinin batacak bir durumda kumsala oturduğu ve diğerleri hareketten mahrum kaldığı anlaşıldı.

İlk iki hücumdaki muvaffakiyetsizlikten ötürü Çin müdafilerinin gayretine rağmen bu son hücum mükemmel bir torpido hücumu idi.

Torpido hareketi hakkında diğer vak'a Rus - Japon harbi esnasında 8 - Şubat - 904 te Porator limanında detpiledi bulun-an rus filosuna japonlar tarafından yapılan meşhur torpido hücumu idi. Rusların nobet tertibatı iyi değildi. Japonların (Vay - Hay - Vay) limanına beş torpido ile yaptıkları hücumu mukabil Porator limanına on adet büyük cesamette destroyer ile hücum etmişlerdi. Maamafih hasar pek azdı, üç gemi za-rarsız olarak isabet almıştı. tefsilâi bundan ibarettir. Hücum filotillâ halinde yapıldı. Filotillâma dört botu sokulmaya muvaffak oldu, ve düşmanı hayrete düşürmüştü. Sokulan gemiler

sahildeki sığıktan korkarak (Vay - Hay - Vay) limanındaki torpitolarda gibi muvaffak olamayarak attıkları torpitolardan hiç biri hedeflerine yaklaşmadı. İkinci ve üçüncü filotilla ise gizlenerek hareket edebilecekleri yerde süratlerine güvenerek ve her-çalışmalarından kıvrılmıyarak torpitolarını uzun mesafeden attılar ve hiç biri hedefe vâsıl olmadı.

Torpito hücumunun diğer sorusu, rusların limanın methaline geldikleri 23 - bazirandan sonra bağlar. Gecce saat 9,30'da japonlar tekrar devamlı hücumu başlatmışlardı ki bu hücum bütün gece devam etti ve bunu ertesi gece diğer hücumlar takip etti. Bunlar pek az tahribe uğramıştı. Adedi kerkdörtten aşağı olmamak üzere japon destroyerleri ve torpitoları hücumu iştirak etmişti. Hiç bir askeri netice alınmamıştı. Hareketle bulunan donanmada hazır bulunan tarihşinas (H. W. Wilson) nun anlattıklarına göre torpito gemilerini himaye eden dâba kudretli gemiler tarafından mukabilmdeki düşmanın büyük gemilerinin topçusu tahrip edilmedikçe torpitoların iş yapabilmeleri pek mümkün değildi. İhtimal bu sınıf gemilerin topları gemilerden çıkarılarak istihkâma tabiye edilmiş olan toplarla çok miktarda tahrip edilmişti. Bilâhare muhasırların ağır topları oldukça tahrip edilince ve rus gemileri tahribe uğrayınca mütebaki limanın dışına çıktılar ve bu suretle daha fazla torpito hücumuna maruz kaldıkları halde rus gemileri üzerinde en hafif tahribat dahi yapılamamıştı. Meselenin iç yüzü, ihtimal hücum eden - larda, müessir alınmıştı veya olmamıştı. İhtimal her iki taraf yekdiğerine şeyk ile saldırdıkları halde uzun müddet birbirleri üzerinde tahribat yapamamaları birbirlerine kâfi mesafede yaklaşamamalarından ileri gelmiştir. Hiç şüphe edilmez ki japon gemileri cesur ve yurtsever olduklarından olanca kudretleriyle çılgınlardır. Muvaffakiyetsizliklerinin sebebi hücumun tafsilâtından anlaşılmaktadır. Her zaman aynı hikâyeye, hücum eden destroyerler ışıldak zıvalarından müfessir olduklarından salûl ve gemi bataryalarının ateşi, muhacimlerin cesaretini değil, fakat tabii kudretlerini kırmıştır.

Suçastı zikre değer ki, Çayma muharebesinde her iki tarafın torpito hücumu neticesiz kalmıştır. Fakat karanlık basınca japon

filotillası rusların geri kalan donanmasını imha etmek için hücum etmişti. Şemil limanı hemen her zamanki muvaffakiyetli torpito hücumlarının aynı gibi idi. Rusların maneviyatı bozuk ve materyali yıpranmış bir durumda idi. Hücum bütün gece müessir bir surette devam etti. Sabah olunca japonlar yüzden fazla torpito atışına karşı yalnız sekiz isabet saydılar. Dört gemiden biri olan eski Navarin gemisi fena halde tahrip edilmişti. Bundan civarında bulunan üç destroyerler batmış ve beşi de top ateşiyle varılanmış ve üçü de musadama ile hasara uğramıştı. Müşkûlat hedefi bulunmakta görünür. Hedef bulunmuş takdirde uzun mesafeden isabeti temin için torpito atışları da faydasızdı. Navarinin torpilenmesine gelince; bir bordasına hücum eden destroyerlere bütün ışıldaklarını tevcih etmiş vakit dikkat nazarına oraya çektiği halde, diğer bütün destroyerler bordasına hücum etmişlerdi.

Mulâlif harflerde 1912 de Türkiye de dahil olmak üzere müddet torpito vak'aları olmuştur. En müfümlelerinden biri Çanakkale'nin italyan bahriyesinden Kaptan - Mille'ın Çanakkaleye hücumudur. O, beş eski torpitobol olarak 20 - 23 nöl süratle hareket edip Boğaz istihkâmının bir çoklarını geçmeğe muvaffak olarak Kütübahire kadar gelmişti. Fakat Kütübahire önünde görülerek istihkâmlardan açılan ateş üzerine gemice ve ussusa hiçbir ziyat vermeden geri dönmüştü.

Balkan harbi üç torpito vak'ası kaydetmektedir. Birincisi yunan bahriyesine mensup yüzbaşı (Volsa) eski bir torpitobol olarak « 1881 de yapılmış » Selanige hücum ederek orada kendisi kadar eski bulunan bir türk kruvazörünü torpilenmişti. Gemilerin eskiliğine rağmen vak'a son asırda olmuştur. Bu da (Vay - Hay - Vay) da cereyan eden vak'adan ayırdır. Torpitobol limanı methalinin dolayarak 100 yarda mesafede ateş etmişti. İkinci vak'a tınsarı bir mahiyet arzeder. 4 adet 100 tontuk bulgar torpitobolları Karadenizde Varna açıklarında gece Türk filosuna peşine düşmüştü. Pek karanlık bir gece idi. Türkler ışıldaklarını yakarak 200 yardadan ateş açmışlardı. Bulgarlar mütevasıf süratle bir hücum yaparak uzun mesafeden 11 torpito atmışlardı. Bir torpitodan biri Türk hafif kruvazörü Hamir-

diyecek başbodoslamasına rüşiyarak Hamidiyeyi hareketten muafiat bir halde gelirmişti. Bunun üzerine türk ve bulgarlar mühtelif istikamete doğru seyre başladılar.

3 üncü vak'a, « da Çanakkale boğazının haricinde olan çarpışmadır. Türk gemileri eski sistem ve topçuları da zayıf. Avustro muhafazalı 3 gemi tarafından himaye ediliyordu. Batar-yaları da kuvvetli idi. Buna rağmen hiçbir tahribat yapamadı ve zirh delici bir limbaza ile su kesiminden aldığı bir yara-dan ötürü geri çekilmeye mecbur kılınıyordu.

Büyük harpteki torpito faaliyetini mülahaza ederek « bazı hususiyetler hakkında bilgi » adını muvaffakiyetle neticelenen müteaddit torpito hücumları tetkika muhtaç bulunmaktadır. Tahrip için destroyerlere karşı kullanma hakiki torpito hücumu sayılmaz.

Bunlar 7 vak'adır. « Zeebrugge » da alman destroyerlerine hücum, monitör « Terror » nın torpillenmesi, ingiliz harp gemisi « Goliyat » ın berhava edilmesi, Avusturya zırhlılarına karşı yapılan 3 torpito hücumu « Wien, Szent Istvan, Viribus unitis » ve Yontlanttaki torpito muharebesi.

Yontlant torpito muharebesi müstesna olmak üzere diğerleri aynı geçittir. Otlar umumiyetle birbirinin ayıdırılar. « 1 » Hepsı gece hücumu idi. « 2 » Hepsı az kuvvetle yapılmıştı « 3 » Hepsı baskın şeklinde idi. Yalnız « Terror » ve « Goliyat » a karşı hücumlar destroyerler tarafından yapılmış diğerleri daha küçük teknelerle yapılmıştı.

« Zeebrugge » vak'asında amiral « Bacon » alman destroyerlerini liman haricine çıkmağa icbar için üzerlerine gece bombardıman uçakları göndermiş, bu suretle uçakların attığı bombalardan kurtulmak için destroyerler limandan çıkmışlardı. Amiralın 3 adet torpito motorboto ile kurduğu pusuya destroyerler düşerek bunlardan biri berhava olmuş diğer destroyerler de hareketten muafiat bir hale gelmişti.

« Terror » (Dunkerque) demirli olarak yatmakta iken salınış yakın (Dunkerque) üzerine ilerletmekte olan alman destroyerler filotillasına mensup destroyerlerin ansızın ve limbersiz olarak atıkları 3 torpito ile torpillenmişti.

(Goliyat) ise Çanakkale dışında demirli olarak yatmakta iken boğazın aşağısına doğru sessizce hareket ve hücum eden Muta-venetimilliye ismindeki türk muhribi tarafından 150 yarda mesafeden atılan torpito ile torpillenmişti.

Komutan « Rizzo » nın Avusturya filosuna karşı iki kalura-mane hücumu motorboto ile yapılmıştı. Birincisi Triyeste limanına hücum ederek « Wien » i torpilledi. İkincisi, Adriyatikte destroyerlerle muhafaza edilmekte olan bir sahadan geçerek « Szent Istvan » ı torpillenmişti.

« Viribus Unitis » nın tahrip işi pek küçük bir tekne ile başarıldı. Yontlant hususi bir mahiyettedir. Buradaki vakayı incule torpito hareketleri kolaylıkla iki kısma ayrılabilir. Şerit ricatın izlemek için almanların yaptığı torpito hücumu ve gece alman filosunun ingiliz filotillası ile tesadüfî musademesi. Birincisinde, torpito hareketi tahrip noktasından boş geçmişti. Her iki tarafın birer isabeti vardı. Almanların « Marlborough » e yaptıkları isabetle gemiyi hareketten bile sakat bir hale gelire-meli. İngilizler 4 № 11 alman muhribini batırmışlardı. Gece muharebesinde ingilizler 4 torpito isabeti ve almanlar 2 torpito isabeti yaptılar. Bütün muharebe esnasında almanların 109 torpito ve ingilizlerin 74 torpito atıklarını « H. W. Wilson » tahrir etmekte idi. Lakin isabetlerin adedi veya ademi isabetler bütün vak'alarda olduğu gibi hükme edilemez. Geceki şerit söylendiği gibi torpito hücumu için bir fikir verebilir. Alman filosu o esnada top ateşile fena halde hupalanmış bulunuyor-du, kaçmağa çalıyıyor ve işildakların tamamile yakmağa cesaret edemiyordu. Alman destroyerleri yanlış tarafta ve hareket sahalarının dışında idiler. Büyük filo filotillasının anadane hücumlarına gelince, muhacim filotilla « Blackprans » ve 7 destroyerle ancak eski bir harp gemisi olan « Pommern » ve bir yeni ve bir eski kruvazör olan « Rostock Frauentop » e hücum ederek hasıla alabilmişlerdi. Torpito hücumlarının mü-esser olmadiğini bir kere daha anlatalım. « Southampton » ge-misinde bulunmuş olan bir yüzbaş, destroyerler görünmezden evvel bunları harp gemilerinin ne suretle tarassut ettikleri ve işildaklarını ansızın yakmak ve söndürmek suretile bunların

ışıldak ziyası gözlerini ne suretle kamaştırdığı ve badehür torpitolarını atmağa muvaffak olamadan bunları top ateşile şaşırttığını kaydetmektedir. « Frauenlop » nun batırılması neymidane bir hayretin neticesi ve kör körüne atılan bir torpito iledir. Bu hücum vak'asında şansın büyük dahilî olmuştur. Japonların (Vay - Hay - Vay) da elde ettikleri muvaffakiyete benzer, başka bir torpito muvaffakiyeti yoktur. Hatta böyle bir muvaffakiyet Çoşmada japonlar tarafından da elde edilmemiştir. Belki alman gemileri kendilerini gere torpito hücumlarına karşı müdafaa edebilecek kabiliyetle bulunmalarındandır denilebilir. Büyük harpte torpito hücumunu dikkat nazarına alırken Büyük harpten evvelki torpito hücumları da dikkat nazarına alınırsa, evvelce söylediğimiz gibi torpito taşıyan gemilerin tesirinin hacimleriyle mukâsele mütelaasip olduğu meydana çıkar.

Ele Avarofu alalım : Torpito atmağa çalışan gemilerin en büyüğüdür. En büyük muvaffakiyetsizliğe uğramıştır. Yotlantaki destroyerler « kruvazör Southampton » la beraber Avarof-tan sonra gelen en büyük hareket olup bunlar da hemen hemen muvaffak olamamışlardır. Daha küçükleri Çoşmadaki japon muhripleri, onlar da diğerlerine nazaran biraz daha muvaffak olabilmişlerdir. Bundan sonra « Rizzo » nun küçük motorbotları « Szent İstvan » a hücum vak'ası torpitobotlarla hücum şartına uygun bir surette yapılmıştır. Ve ne de Avusturya donanmasının topçusu muharebe ile muattal bir hale getirilmişti. Ve ne de harp gemileri kendilerini müdafaa edebilecek bir vaziyette idiler. Torpitobot ta ateş edecek vaziyette değildi. 1919 da bolşevik hareketi esnasında bir rus harp gemisi Baltıkta « Rizzo » nun şartı altında aynı usulü kullanarak C. M. B. isimdeki ingiliz motorbotu tarafından torpille-nmişti.

Bütün bu vak'alardan torpito hücumu hakkında bir esas çıkarabiliriz. Birincisi, hemen hemen şumullü baskın hücum-ları. Yotlantta da korunmadır. Bundan sonra Çoşmadaki bütün muvaffakiyetli torpito baskın hücumları, hattâ (Vay - Hay - Vay) da japonların yanlış hareketleri nasıl iyi bir netice verdi ise bunların hepsi baskın şeklindedir. Ve her iki vak'a yani Çoş-

madaki Navarin ile, Vay-Hay-Vay hücumu ve Yotlanttaki Pom-merin hücumu baskın suretinde yapılmış olup müdafilerin nazarı başka tarafa tevcih edildiği bir zamanda vak'ı olmuştur.

İkincisi, torpito silâhı nekadâr iyi olursa olsun endakt ya - kın mesafeden yapılmalıdır. Mürettebatın disiplini nekadâr mükemmel olursa olsun bir defâ ışıldaklar yakılıp üzerlerine top ateşi başlayınca fena vaziyete düşerler ve neticeyi kaybe-derler. Cesur gemici olan japonlar Potartor limanına karşı olan hücumlarını fasılasız gönderce devam ettirdikleri halde bir isabet bile temin edememişlerdi. Yotlantaki alman destre - yerlerinin mihaniki teçhizatı ihtimalki mükemmel ve onları kullanan eller de, mahir, bina rağmen Şerin ricatını temin eden destroyerlerin ancak bir isabeti vardı. Diğer taraftan Muavenetimilliyeyi kullanan türklerin iyi bir asker olmaktan maada bir meziyetleri yoktu. Fakat atıkları bir torpito ile Golyati torpillemeğe muvaffak oldular. Bunların hedefe hepsi mesafeye bağlıdır. Beşer, uzun mesafeden torpitoyu hedefa isabet ettirebilecek bir halde değildir. Bilhassa geceleri ışıldak ziyasına da maruz kalsalarsa kat'i olarak âciz bulunurlar. Sûrat, kazanmak için esastı amil olmamakla beraber yakın mesafeden baskın tarzında hücum çok kıymetlidir. Sûrat bir harp gemisi için bizzat gaye değildir. Yalnız vazifesini başarmasına yardım eder mahiyet - tedir. Tutulan kayıtlar sûratı, torpito gmleri için az bir kıy - meti olduğunu, hattâ muhtazalarına bile yaramadığını göster - miştir. Bununla beraber gizlenme ve az görünme hususundaki hassaları mühimdir. Mevzumuzda geçen vak'alar içinde yalnız yüksek süratle yapılmış ve muvaffakiyetle neticelenmiş torpito hücumu « Terror » e karşı tevcih edilen hücumdur. Potartorda süratle yapılan hücumlar kat'iyyetle neticesiz kalmıştı. Diğer taraftan az süratle « Zeebrugge » dışında alman destroyerlerine karşı yapılacak hücum tam bir muvaffakiyetle neticelenmişti. Japonlar (Vay-Hay-Vay) da, « Viribus Unitis » in berhava edil - mesi, Millodun Çanakkale hücumu, bulgar torpitolarının Var - radan çıkarak yaptıkları hücum 16 not ile yapılmış, bulgar tor - pitoları hiç bir basara uğramamıştır. Gizlenme ve az görünme in değerli bir iştir.

Amiral « Bacon » almanlar tarafından farkına varılması için Dover karakol hizmetinde vâsi mikeyasta denizaltı gemileri gibi geceleri görünmesi güç olan torpitoları kullandığını anlatmaktadır. Maksat şu ki, eğer hücum hakkile baskın tarzında yapılırsa, gece ufak botların iyi gözçüler tarafından dahi görülmemesi dolayısıyla isabetler alamıyacaklarına nazaran hasda alınabilir. Diğer bir mesele de ziya tesiriyle gece gözlerin görme yetisi ve hattâ duman perdesiyle tamamiyle görünecek bir hale gelmesidir.

Son tabiih, hücumun, yakın mesafeden yapılan hücumun ancak ufak kıt'ada torpido gemileriyle mümkün olduğunu göstermektedir. 1.500 tonluk açıkdeniz muhribi pek hantal olup, muvaffakiyetli hareket yapabilmesi şansa bağlıdır. Tezimizi tekrarlayalım: Torpido gemilerinin kıfveti hacimlerle mukâsses mültenasıdır. Modern destroyerler torpido gemisi olmaktan çıkmıştır. Bu gemiler tekâmül kanununa göre büyüyerek teferruatı artmakta, hattâ bütün harp gemilerinden daha fazla teferruata malik bulunmaktadır ve kendisine diğer harp gemilerinden tamamiyle ayrı olmak üzere pekçok vazife tahmil edilmiştir. Yapılması ucuz olduğundan Polonya, Yunanistan gibi küçük bahri devletlerde kıymetli bir silâhtır. Birinci derece bahri devletlerde ise fidesi mahduttur.

Amerika bahriyesi için inşa edilmekte olan 44 destroyeri yukarki noktadan bir lâhza düşünelim. İnşa edilmek istenilen destroyerlerden baherinin kıymeti takriben 5.000.000 dolardır. İyi bir hafif kruvazör takriben 20.000.000 dolara alınabilir. İstenilen gemilerin inşası hakkında muahedenin tahdidatı dolayısıyla 44 destroyeri yapılmasına doğru gidilmiştir. Eğer istediğimiz gemiyi yapabilmekte serbest bulanıyorsak, donanma ile birlikte seyredebilecek ve her havada uzun mesafelerde donanmaya refakat edecek ve güvertesine konulan uçaklarla düşman muhriplerinin husule getirecekleri duman perdelerine nüfuz edecek hafif kruvazör yaptırılması daha muvafık olmaz mı? Bakım onbir yerine on hafif kruvazör olarak tesbit edilmiştir, zira bunlar muhriplerin mecmuunun yapabileceği keşif hizmetini yapamazlar. Mutebaki para ile de

gambot, denizaltı muakkibi veya konvoy içinde kullanılacak gemiler alınır. Eğer muahede tahdidatı yoksa bu 10 kruvazör bir mesele teşkil etmez. Sonradan birkaç muhrip te alınabilir.

Yukarda zikrettiğimiz müdahazalar dolayısıyla maddi bir iş yapamıyarak yalnız manevi tesiri bulunan torpido hücumlarına terk edilmiştir. Bu terk edilme kayfiyeti makteldür. Çoşma harbinde mütetaki japonların rus donanması üzerine yaptıkları torpido hücumu maneviyatlarını kılarak devamdağın bir hale gelmiş ve panik husule getirmişti. Varna açıklarında bütün türk donanmasına hücum ederek türkleri kaçırmaya icbar eden 4 adet 100 tonluk botun yaptığı manevi tesir idi. Yotlant harbinde alman destroyerlerine hücumu, amiral Çelikönün maneviyatı üzerine tesir ederek Çelikönü ricale icbar ettiği gibi büyük donanma üzerindeki komuta kabiliyetini kesretmişti.

İngiliz destroyerlerini almanlar üzerine hücumunda manevi tesiratta alman gemisi « Elbing » diğer bir alman gemisi tarafından çarpılarak mahmuzlanmış. Manevi tesirat dedir ki: Şimal denizinde alman torpido hücumu, amiral (Napier) i 2 - II. Teşrin - 1917 de yakaladığı alman fırkasına 15 namluk topları taşıyan (Conragons) ve (Glorious) la rastadığı halde (Napier) i geri döndürmüş ve silâhlarla ehemmiyetsiz bir muvaffakiyet bile istihsal edememişti. Netice pekadar iyi olursa olsun, asıl maksat aynı neticenin daha elven şartlarla elde edilebilmesindedir. Yotlantta alman destroyerlerinin hücumu, (Napier) in gemilerine karşı hücum muvaffakiyetle neticelenmiş olsa bile bu tümenlerle yapılan hücumlar torpido taşıyan iki uçak ile de ve aynı tesiri yapabilecek şekilde yapılabilir ve maddi daha iyi ufacalar elde edilebilir. Diğer hususlarda bilhassa gece hücumlarında hedefe karşı hareket edemezler. Çoşma ve Yotlant güdüz muharebelerinde motorbotlar filo-yu takip edemedilerse de gece hareketlerine istisna ettiler ki, denizaltı gemileri bu hareketleri yapamazlar. Diğer hususta yahu bir muharebeyi mütetaki, mütebatrik filo ile birlikte hareket eden destroyerler mühim işler başarırlardı. Lakin böyle vak'alar nadirdir vukubolur.

18 inci asrın iptidalarında gerc demirli buhunun bir fıtya karşı o zamanın ateş gemileri olan sloop ve brikerle yapılan hücumları, bu gemiler ortadan kalktıktan sonra bugün bu iş için sureti mahsusla yapılmış gemiler yapılmaktadır. Veya Amerika sivil harbinden sonra kesretle tatbik edilmiş olan rampa usulü ortadan kalkmış ve gemilerin büyümesi kütanına tevfikan gemilere top ve taratlar ilâve edilerek tekemmül ettirilmişlerdi. Destroyerler, ateş gemileriyle rampa gemilerinin akıbetine asla uğramıyacaklar. Hatta hususi bir tip olarak kalmakta devam edeceklerdir. Deniz harp tashihine göre miktarı artan ve tenevvül eden hususi tip gemiler arasında destroyerler komplike olarak büyümekte devam edeceklerdir. Fakat uçak taşıyan ve ağı döken gemilerle hafif kruvazörlerin evsafını taşımayan ve onların yaptığı işleri yapamayan hususi bir tip olarak büyümekte olduğunu da hatırlamalıdır.

Yazan

Bab. ABDÜRRAHMAN BENLİOĞLU

Okul gemisi yelkenli mi olmalı buharlı mı?

Bu mesele donanma gezdiren büyük küçük bütün ulusların deniz tarihlerinde yer alacak kadar önemlidir. Buhar kuvveti gemilere tatbik edildikten sonra fiilhakika yelkenli bir savaş vasıtası olmaktan çıktı ve yelken devri kapandı. Buna rağmen bahriyeler yelkenin ve rüzgârın kuvvetli tesirinden kurtulmamalıdır.

Buharlı gemileri serk ve idare edecek personeli yine aynı evsalfaki gemilerde yetiştirmek daha makul bir baraket değildir? İşin kolay tarafı dururken zor tarafını ele almayı mantık kabul eder mi? Makinelerde, kazan önderinde çalışacak gençleri işlerinin başında yetiştirmek ne kadar doğru ise makinelerde harekete gelen teknelere komuta edecek elleri ayılarca yelken ve halatlara esir etmek o nisbette yanlış bir yol değil midir? Yasadığımız sürat devrinde yarımın gemi ve filo komutanlarını yelkenli hantallı gemilere doldurup liman liman gezdirmek reva midir? Az masraflı çok kat etmek yalnız tecim alanında yer alır. Fakat tecimde de zamanın kıymeti büyüktür. Emrine milyonlarca kıymette gemi, sıdâh, insan verilecek ve bir kaç saatlik savaşla ulusun mukadderatına hükmedecek amiral, donanma içindeki bir edzâlamda daha mukemmel ve çabuk yetişmez mi?

Bunlar öyle sorğular ki en büyük bahriyeleri bile uzun zaman düşündürmüş ve hâlâ da düşündürmektedir. Bu mesele bir maddiyata ve maneviyata istinat eden iki cepheyi birden laldile sevkeder. Tahdili güç olan maneviyat cephesidir. Çünkü Maddî cepheyi para müşkülsüz halleder.

Manevi cepheyi incelemeye başlarken kendi kendimize dağlılar neden muharip insanlardır diye soralım. Dağlıya bu vasfı veren tabiat değil de nedir? Dağlık muntakada doğup büyüyen insanın ruhu

tabiatın tesirleriyle yoğrulmuştur. O normal zorluklarla beraber tabiatın müşkülleriyle de karşılaşmak mecburiyetindedir. Toprağı kazarken kayalarılan aşağı yuvarlanınamak, aynı sürerken neçurumlardan sakınmak zaruretindedir. İşte bu tahat müşkülleri-dür ki onun ruhunda daimi bir mücadele kaynağı vardır. Bu müsali denizcilere de teşmil edebiliriz. Küçük yaşta yelkenli kayıklarda mücadele ve tayfakla büyüyen genç gemici hayat-ını rüzgâr ve dalgalara kapılmamak kaygısıyla geçirir. Serende yelken sararken düşmemek, sallanan direğe tırmanırken kaymamak onun mücadelesini her gün biraz daha artırır. Nasıl ki dağlara doğu ayda at sırtına kolay ve zevkli gelirse yelken gemicisine de vaporda dâmen tutmak öyle zevk verir. İşte yelken talim ve terbiyesindeki nazari sar bu nok-tada toplanmaktadır.

Tatlı bir mazi olmuş tatebelik hayatımızla şöyle bir gözden geçirelim. Büyük savaşın son iki yılında okulumuzun kotralarında ve yelkenli filikalarında gezinti kabiliyetinden birkaç saatlik cevlemler yorgun dimağları teskin ederken aynı zamanda genç ruhları gemici görüşüne hazırlıyordu. Kotraların şamandıradan kalkması için güverte üzerindeki faaliyeti gözünüzün önüne getiriniz. Yelkenleri hazırlamak, lusa etmek, kamillisofaları neta etmek, flok yelkenlerini rüzgâra göstermek, şamandıra koltuğunu fora etmek, iskotaları icap eden taraftan kullanmak, dâmeni idare etmek, sağanakları kollamak vesaire gibi türün türlü işler için bir çok eller çalışır ve bu amelihat esnasında dimağ en seri bir tarzda işler. Alınacak tedbir için düşünmeğe zaman kalmaz. Tiramolada yapılabilecek flokların kamçılıyan iskotası, idare edemiyenin yüzüne şiddetli bir darbe ile çarpmaya yahut dirisa eden bombadan sakınmayı hüsnüvehin kafasına bu işin cisim yandan vurunca dikkatli ve hasretli olmamaya imkân var mıdır? Köpeştisi su içinde giden bir yelkenli teknenin ıslak güvertesinde yürüyebilmek için ihtiyatı ve isabetli adım atılmıyorsa kendini depece bulmak mukaddirdir. İskotayı elinden kaçırma gemici köpeşten denize doğru sarkarak, mütemailiyen çarpan bu halatı yakalamak mecburiyetindedir. Kamillisoyı kaçırma ve çamasu kapeledeki tormandan geçirmek için yüksek

direğe tırmanmayı göze alması lazımdır. Tekneyi rüzgâr üstüne doğru götürmek için iskotaların boşunu almakla ne büyük beden enerjisi sarfedilir. Gezintiden limana dönüşte şamandıraya bağlamak için ancak yerinde ve zamanında dâmen basmak, pruva yelkenlerini matlup noktada mayna etmek suretile mauevrada mirvaffak olunur. Yanı koltuk şamandıraya birçok seri ve süratli hareketler neticesinde verilebilir. İşte bütün bu ilim ve beden faaliyetleri zamanla genç talebeye denizcilğe lazım olan vasıfları aşılar. Gemicilik işleri montazam bir usul altında yapıldıkça inisiyative hareket kendiliğinden doğar. Genç ruh meseleyi kavrar. Manevi kuvvet vücut bulur. Yunan okul gemisi komutanı bana dedi ki, bir bez parçasının kösesine bağlı bir halat kadar talebeyi dikkate alıştırarak vasıta yaktır. Yine Yugoslav tecrübe okulu talim gemisi süvarisinden, ani çıkan rüzgâr her an ihtiyata riayet etmeyi emreder sözünü duyduğum. Evet birkaç metre mürabbaında küçük bir yelken rüzgârdan aldığı kuvvetle öyle tırmılaşır ki, en kuvvetli bileklerin dermanını keser. Zaptedilemezse tekneye ve içindeki hayatlara kıyar. Rüzgâr ise başlı başına yıkıcı ve devirici bir kuvvettir. Rüzgâraltı bir sahile demirliyen yelkenlinin mürettehanı daima kulağı kirışte uyur. İhtiyatı tedbirlerin hepsini göz önünde tutarak yatar.

Deniz okulumuzun son yirmibeş yıl içinde takip ettiği gemicilik tedrisatını incelersek bu alana halatların neveleri, bağlar, revizler, dikizlerle girer, kürek ve yelken bahislerini kurtalar, yelkenli gemi tiplerini ve bunların arması donanımlarını görür ve nihayet stimli gamade geçen gemicilik hususatı ile ilgilendiriz. Gemicilik dersanesindeki küçük kabasarla genü model küçük dimağlara en canlı tetkik mevzuu olur, bazıları onun noksanlarını tamamlamak için fırsat arar. Hangi talebe bu modeli ruhlan sevmiş, ona kendini bağlamışsa arkadaşları arasında da, gemici sıfatını takin eder. Suda yüzelalmekten önce bu model taslağından başlıyan haves ve alâka kayıklanmaya intikal ederek filikaların yelken donanımında meşguliyyet kadar derin bir sınırlı meselesef aşamaz. Çünkü Okulun bir talim gemisi yoktu. Okulun kısa bir zaman salıp olduğu kotralar talebe-

nın gemicilik aşkını tatmına gerek hacm ve gerek donanım durumları itibarıyla müsait değillerdi.

Talebenin ruhunu daha okul sıralarında denize bağlamak sırrını bulan mürebbilerdeki donanma varlığı (Fleet in being) mefhumunu kutsal bir ülkü edinmişlerdir. Bu kıymetli arkadaşlar arasında eski denizaltı gemicilerimizden rahmetli Bay Rifatı ve onun Deniz okulumuzda yarattığı denizcilik ruhunu en önde hatırlıyoruz. Bu faal şahsiyet acı müzareke yıllarının bin türlü yoksuzlukları karşısında yılmaz bir azimle uğraşarak denize yelkenli filikalardan mürekkep bir filo çıkarmış ve adalar önünde demirli duran düşman donanmaların elemli gözlerle seyreden türk çocuklarına umud aşılamıştır. O devrin talebeleri pek âlâ hatırlarlar ki, sert poyraza yelken açmış filikalar kükler işaret gönderinden çekilen mülabere sancaklarıyla seyir teşkilâtına peşer muntazam çarklar ve dönüşlerle manevralar yaparlardı. Bu yelken tatimberinde dikkate şayan olan önemli nokta şu idi ki, mücahid filikalardan mürekkep filoda ancak bir iki subay bulunur. Filikaların genel idaresi talebeye bırakılırdı. Filikalara girmezdən evvel dümen yokuş başına geçmek yani filikanın kaptanı olmak arzuyu şiddetli talebenin gözünden okunurdu. Sınıflar arasında hatâ sınıfların kısımları arasında direk dikmek, yelken arma etmek ve çaluk iskeleden avuca etmek rekabeti sure hacet kalmadan talebenin hüsniyatından doğardı. muayyen bir programla yapılan yarışlarda muvaffak olmak için talebe filikalarda ve yelken donanımında hasıl ve fakat peşük çareler arar. kadayıklar bulur ve tatlık alırdı. Talebeler küçük mükyaftaki bu yelken gösterişlerinde denize ismiş kalbini mavi sulara coşturmez başlarla bağlamıştı. Makteat ta işte bu idi. Talebeye yelken seyirlerinde tekneyi idare tarzını öğretip onu bir kaç ameliyatla imtihanından geçirdikten sonra nefsine ifimat ettiğini telkin için kendi başına bırakırdı. sonra onun gözünü telifikelerle örkten mürebbiler talebeyi denizden söğütürler onların ruhunda deniz aşkı yaratırdılar belki de bu aşkı söndürmeğe sebep olurdı.

Hayvazda yüzen ördeklere baka baka çocuğun müfekkiresinde hasıl olan kayık yüzdürmek merakı onun denizle karşılaş-

masında derhal artar. Çocuk büyüdükçe bu merak derinleşip kökleşir ve nihayet onu doya doya seyretmek istediği kayık ve yapıların resimlerini kağıtlara geçirmeye sevkeder. İşte filiz halindeki bu merak şimdi zevke ve dolayısıyla heyecana inkılâp etmiş, aynı zamanda denize ve deniz üstünde gezen şeylere karşı kuvvetli bir sevgi halinde tecelli etmiştir. İlk okullara devam eden çocukların resim defterini yoklarsak hemen hep-



inde basastodan donanma tuten bayraklı vapur karikatörleriyle karşılaşırız. Bu ipula elbet ki sahil çocuklarında fazladır. Boğazından geçen donanmayı görmek için pencereleere yığılan türk çocuklarının bapsinde o gemileri görmek ve görmek isteği uyandır ve bir çoğu kaptan olmak hovesine kapılır. Manzaranın o taze ruhunda hasıl ettiği tesirleri tahlil ederssek anlarız ki, çocuk yüzdürdüğü tatlı kayıkları muazzam kaleler halinde ki hayalaları karşısında hayecanlanmış, süratli mabreplerin çıkar- dığı beyaz köpükler onun ruhunu okşamış ve yıkamıştır. Deniz tabiatın cazip, lakin kudurdugu anlarda korkunç bir musurudur. Çocuk onun teslir edici anlarını gördüğünden cazibesine çaluk

gönül vermiştir. Çocuğa yüzme öğretirken artık su üstünde kendisini tutabildiğini söylerseniz sevinir, bunu kendisi de bilfiil hissedince tabiata karşı galebe çaldığından dolayı haklı olarak gururlanır. Sandala bindiği zaman devrilmekten endişesi kalmaz, cesareti artar, nefsine itimadı kuvvet bulur. Sahil çocuğunun oyun yeri deniz kenarıdır. Mevcudiyetini denizcilige bağliayacak yol, önündedir. Fakat denizden uzak illerde büyümüş bir çocuğun denizi ilk görüşü, dalgaların kıyılara çarpışını ilk defa duyuşu ruhunda korkudan evvel bir alaka uyandırır. Bu alakayı besleyip inkişaf ettirmek kurumun ödevidir. Çocuklarımızda deniz sevgisi yaratacak ve bu sevgiyi şunclu bir halde idame edecek kaynak deniz okullarımızdır. Bu okullarda deniz meraklarını çoğaltmak ve ryi bir teşkilatla küçük kürek ve yelken vasıtalarına talebelere yaptırmak ve mütecanis tekneler arasında yarışlar tertip etmek ve bunu hem ayar okullara da teşmil etmek denize heveskâr kazanmak için ilk düşünülecek tetbirlerdir. Bu sayede denizcilik mesleğini iyi elemanlarla teçhiz etmek imkanı elde edilir.

Yukarıda zikrettiğim zaman zarfında deniz okulumuzda yelkenli bir talim gemisi olsaydı elde edilecek faydalar acaba daha mı fazla olurdu? Buna verilecek cevap evetten başka bir şey değildir. İlk vehlede yelkenin büyüğe küçüğü arasında şekil itibarıyla hiç bir fark olmadığuna ve bir yelken üzerinde öğrenilecek şeylerin pek basit olduğuna hükmedilir. Fakat bir filikanın yelken donanımı ile müteaddit serenli tekniği kabasorta bir yelken gemisinin donanımı arasında gemicilik yönünden dağlar kadar fark olduğunu söylemeye baset var mıdır? Haddizatında bizim incelemek istediğimiz mesele yelkenlerin mesahaları yahut teknelerin ve donanımların birbirile mukayasesi değildir.

Yirminci yüzyıl gemiciliğinin yelken bahsine filika yelkenleriyle başlanacağını hepimiz biliriz. Esasen yelkenli filikayı emeklemeye başlayan bir yavruya yürümesini çabuk öğreten tekerlekli koltuğa teşbih etmekte hata yoktur. Teknenin hacmi büyüdükçe kaldıracağı direk ve yelkenin de o nisbette büyüyeceği ve büyüyen bu direk ve yelkenleri tutacak arma ve

selviçelerin cinslerinde ve evsafında hayli tebeddülât olacağı ve bunların miktarca çoğalacağı tabiidir. Artık bu tekne filikalıktan çıkmış yelkenli gemi vasfını takınımıştır. Yelkeni çok, dereği büyük ve kalın, halatları uzun, dömeni ağır olan bir gemideki iş te o nisbette fazla ve zahmetlidir. İşte bizim telkik etmek istediğimiz cihet budur. Yelkenle mücebbez bir filikanın içinde her türlü ahval ve şerait altında yapılacak işin mahiyetinde yelkenli bir gemide görülecek müteevvi işlerin mahlayeti yekdiğerile misbet kabil etmeyecek derecede vâsidedir. Bir iş zorluğu derecesinde ehemmiyet alır. Güç işi bağaran becerikli olduğunu ispat eder. Hayat mücadelesinde hüner, zorlukları yenebilmektedir.

Şimdi sözümüze okulun önündeki mefruz iki direkli ve kabasorta armalı bir yelkenli talim gemisinin güvertesinde devam edelim. Yelkenli filikalarda eskotarihten yetişerek serdemen olmuş ve şamandıralardan dönmek için orsa, hoca tıramolalarda maharet kazanmış talebeler talim gemisinin güvertesinde tabur halinde öğretmenin takririni dinliyorlar. Teknenin hacmine ve çektiği suya nazaran direk irtifaklarını ve yelken mesahalarını, civadranın tekne tulüne nisbetini, direkler arasındaki mesafenin hangi hesaba istinat ettiğini, serenlerin uzunluğunu, istivalya patresi ve çarmların tertip tarzlarını, serenlere komuta eden pirasya ve mantilyaların donanım şekillerini ve daha bir çok arma durumlarını gözünü önünde tecessüm etmiş bir halde gören ve bunların yaradıkları işleri ateli talbikatla anlıyan talebe, yelken mevzuunun gemi inşa fennine, fizik ve riyaziye ilimlerine dayandığını idrak edeceği gibi tarihin yelken devrinde atalarının denizler aşırı seferleri başarmak için ne büyük irade kuvvetine malik olduğuna da iman eder.

Gemi aksamı ve arma donanımı hakkında bilgilerini tevsi eden bu gençleri yelkenleri fora etmek için direklere, seren cındalarına, babafingo çubuklarına ve civadralara tırmaandırarak ilk defasında bacaklarının titrediğini sınırsız tuttıkları çarmlık iskalaryalarını bırakmak istemediklerini, serenlere nasıl dört elle sarıldıklarını görürüz. Gemi demirli, hava sakin iken li-

manda yelkeni fora ve sara talimini bir kaç defa tekrarladıktan sonra titreyen bacaklarını taşıdığı gövdeye egemen birer mesnet halinde seri ve çalak hareket ettiklerine şahit oluruz. Seyir rülesini (ödev taksim) de bir kaç münarese ile belledikten sonra artık demir kaldırarak yelkenle limandan çıkmaya cesaret edebiliriz. Sırtında bir düzine irili ufaklı yelkenle maktama borda varan bu temiz tekne gür bir sesin ahenkli komutalarına uyarak orsa seyirle rüzgâr üstüne yükselmeye gavrut ederken bağrındaki genç ruhlarla tabiatla mücadele tohumunu eker. Tiramola komutasının peşinden gelen hay hay!... seslerine yelken yapraklayışının iltizazları katışarak neye dolu gözler ufuklara çevrilir. Bütün bu genç kalplerde okulun rütubetinden hasretle bakukları enginlere açılmak emeli bir ideal olmuştur. Marmaranın doğu köşesine yaslanan yeşil adaları uzaklardan görmek, coğrafya dersinde okudukları boğaz akıntısının tesirini bilâmel anlamak merakı günlerce müfekkirelerini işgal etmiş ve nihayet bu arzularına kavuşmuşlardır. Nöbetçi vardiya güvertede vazifesi başında, iğnecikten gelen sert poyraz rüzgârı önünde pupaseyrin dümen idaresindeki zorluğunu bilâmel öğrenirken rahatçı vardiya salonda Marmara sahillerinin topoğrafik ahvalını öğretmenlerinin takririnden dinliyorlar. Rüzgâr şiddetini artırıyor. Tekne dalgalara uyarak ağır ağır sallanmaya başlıyor. Adaların sivri tepeleri ve İstanbulun ince minareleri ufukta kaybolmak üzere. Bozburun ve Imrahada iskelede bordalanıyor. Seyir kamerasındaki harita çifte karterizlerin düz çizgileriyle dolup siliniyor. Geminin bulunduğu yer bu çizgilerin birleştiği nokta olarak kabul ediliyor. İki talebe küç tarafta parakete atmakla meşgul. Saati not defterlerine yazıyorlar. Zevai vaktine yarım saat var. Seksanit kutularıyla bir grup güverteye çıkıyor. Hesaplanan gayt irtifai bekleniyor. Geminin sallanmasından hakiki irtifai kestiren pek az. Aynı zamanda telsizle Nann istasyonunun zeval işareti alınıyor. Kronometre kayılları tutuluyor ve bu hassas saatler kuruluyor. Yemek vakti gelmiş. Dersten çıkan vardiya arvasofra ederek yemek bekliyor. Sofra başında herkes birbirinin ahvalını kritiklerle meşgul. İçlerinden birisi arkadaşlarına

Bandırmaya giderken şiddetli lodos fırtınasına nasıl yakalandığını o zaman kendisinin denizden hiç müteessir olmadığını, açık havanın deniz tutmasına mani olduğunu ve yemeği çabuk bitirip güverteye çıkmalarını tavsiye ediyor. Vardiya değişiyor. Vazifa yerlerini yemekten kalkan vardiya alıyor. Yemek sırası nöbetçi vardiyaya gelmiş, onlar yemeklerini güvertede yemek istiyorlar. Fakat gemi disiplini icabı mangadaki sofralarının başına geçiyorlar. Bu vardiya fazla acıkmış. Öyle ya denizin iyotlu havası ve bedeni çalışmaktan kalori sarfıyatı insanı çok acıktırır. İstahlı yemekten sonra sofralar temizleniyor. Şimdi ders sırası bu vardiyanın haritada gemi komutanının çizdiği rotaya nazaran ilk uğranacak liman Gelibolu. Talebe arasında Gelibolunun gören hiç kimse yok. Marmarada doğan Türk donanmasının vaktile burada belli başlı bir tersanesi olduğu, türk denizcilerinin Akdeniz boğazı methalindeki bu sevkulceyş noktasına egemen olmakla boğazı kontrolleri altında tutmuş oldukları savaş tarihi dersinden hatırlanıyor. Iskele başomuzlukta Marmara adası görülüyor. Kapıdağ yarımadasından ayrılmış gibi duran bu balık yatağı ada, güneş batarken bordalanacak. Pruvada beliren duman boğaz istikametini gösteriyor. Yaklaşan bu duman biraz sonra büyük bir gemi gövdesi halinde meydana çıkıyor. Bu bir türk posta vapuru. İzmir ekspresi. Bayrakla selâmlayıp geçiyor. Bandırma körfezinden doğru gelen diğer bir geminin yüklü bir altınan şilebi olduğu bandırasından anlaşıyor. Güneş kıral bik ufuk altına girerken seyir fenerleri yakılıyor. Darken Marmara adasının şimşekli feneri çıkıyor. Rüzgâr şiddetini kaybettiğçe talebeler arasındaki endişe de azalıyor. Boğaz medhalinde kalabalık bir seyrüsefer memleketi ekonomilerinin yüksekliğini ifade ediyor. Şimdi derslerde öğrenilen men'i müsademe kaideleri müteleniyor. Vardiya subayı yüksek sesle serdümene komuta ederken diğer tarafları yol verme usulünü kısaca anlatıyor. Pruvada Gelibolu feneri görüldüğünü çanaklıktaki nöbetçi bağıracak haber veriyor. Akıntı ve rüzgâr müsterek bir kıvrımla tekneyi iterek Gelibolu limanına yaklaşıyor. Artık parlak ve muntazam ışıklar şehrin çevresini gösteriyor. Seren yelkenlerini sarmak için verilen komuta talebeleri geçenin karanlığında bir hamlede marsepetlerin

üzerine çıkarıyor. Başta iki flokla trinkel ve randa yelkeni limana giirmek için icap eden ağır yolu temine kâfi geliyor. Iskandiller demir yerine gelindiğini bildiriyor. Bir anda yelkenler mayına edilmek demir fonda ediliyor. Gemi jumalına kuyudat yapılarak barometre işaretini gözden geçiriliyor. İhtiyat tedbirlerine tevessül edilmesi için komutan birinci subaya kesin emirler veriyor. Arma buranda şifresizle burcandalar kaocafara asılıp kes ateş emirle gözler kapanıyor. Güverte nöbetçilerinin güvertede ağır adımlarla yürüyüşünden başka bir ses duyulmuyor. Sabah erkenden uykudan kalkan talebe yıkanmak için güverteye çıktıkları zaman Gelibolunun genel manzarasıyla karşılaşıyorlar. Küçük gemici çocukları sandallara dolmuşlar babalarının kayıklarına hiç benzemiyen bu bembeyaz büyük yelkenli gemiyi hayran hayran seyrediyorlar. Kahvaltıdan sonra güverte yıkama ve nete batarya başlıyor. Kollar, paçalar camadana vurularak gerdel ve fırçalar güverte üstünde işliyor. Ilkbaharın serin suyu çıplak ayaklara çarptıkça fırçalar daha seri gidip geliyor. Temizlik işini bitiren talebe yataklarını havalandırıyorlar. Sabah yoklamasında o günkü emir nöbetçi subayı tarafından okunuyor. Rüzgâr lıvışka peyraz. Vics demirle pruva boğaza çevriliyor. Talebe güverteye toplanmış Türk kahramanlığına sahne olan yarınadanın tepelerini tekkik ediyorlar. İçlerinden bir kaç vatan uğrunda hayatlarını feda eden şehit babalarının ruhlarına yaklaştıklarını hissederek elemelerini gizlemeye çalışıyorlar. Onlar asker olan babalarını hayal meyal hatırlayabiliyorlar. Kederli annelerinden duydukları Çanakkale ismi küçük çocuk dimağlarında ebediyyen silinmeyecek kadar kökleştini düşünüyorlar. Ellerindeki boğaz haritasından eski istikam yerlerini araştırıyor ve gözlerini oralarda gezdiriyorlar. Nara kırsısındaki Çanakkale şehitlerine merasını alanı içinde bir dakika resmi selâm yapılarak sancak mezesiire ediyor. Boğazın en dar yerinden de geçilerek Seddülbahre yol veriliyor. Sancak tarafta kalan kara parçası Türk tarihinin şanlı sahifelerine mevzu olan Gelibolu yarımadası. Bu dar tomtakada yüzbinler karşı karşıya gelmiş, bu mavi sularda acının en büyük topları havaları yırtmış, bu göklerde sa-

vaşmanlara ateş yağdıran nçaklar beyin humması gibi ıstıraplara sebep olmuş fakat bütün bu ateş ve ölüm makineleri türkün imanlı göğsüne çarparak kırılmış ve kovulmuştur. Gemi, karanlık bir gecede durgun sulara gömülen (Golyath) in enkaz halinde dibinde yattığı Monto önünde duruyor. Karşıda Karnlık liman. O liman ki, (Irrezistibilim, (Golva) nın, (Büve)nün karanlık mezarı. Beriyanda toprak rengindeki taş sütunlarla ifade edilmek istenen İngiliz ve Fransızların kıymetsiz hatıraları Talebeden biri hanıya bizim Mehmetçiklerimizin anıtları diyor. Şehit oğlu olan arkadaşı ona (Görüyor musun? bu dağlar, bu taşlar, bu tepeler ve bütün bu yarınada Mehmetçikğin heybetli duruşu) cevabını veriyor. Bu yiğitlik alanını daha iyi görebilmek için talebeler direğe urmanıyorlar. Serenlerin cundalarından, çanaklıklardan dürbünle bakıyorlar. Uzaklarda tek tük dikili taşlar görüyorlar. Derin bir sükûnete boğulmuş Monto koyunun ortasında duran bu yelkenli geminin yolcuları Çanakkale menkıbelerini okul sralarında okumuşlar, kahramanlık destanlarını ağabeylerinin dilinden dinlemişler. Onlar bu vatan parçası uğrunda hayatlarını ortaya atmışlar. Bunlar da yurdun saldırganından korumak için aziz canlarını bu sulara bu topraklara gömecekler ... Arma üstünde çamarıva durumunu alan talebe bir ağızdan Cumhuriyet marşını söylüyor. Bu vakur sesler Kocaçimen sirtlarında, Anafarta vadilerinde vatan şehit baba ve kardeşlerin ruhlarına şadediyor. İngiliz mezarlığına memur malûl Comi piposunun ağızından çıkmış hayretli gözlerle bu manzarayı seyrediyor. Türk çocuklarının coşkun seslerini vaktile karşıki vadilerden kopop gelen paralara benzetiyor.

Uzaklarda Imroz ve Bozenada hafif bir duman içinde zamanın tatlı rüyasına dalmış tecrübede ihtiyarlar gibi sakin ve mütevazî duruyor. Talebe sahile çıkmak dereler tepeler aşip savaş alanlarına ayak basmak merakile çırpıyor. Ertesi gün sabah erkenden filikalarla kumsala çıkıyorlar. Hedefleri Alçıtepe. O yüksek tepeden yarınadaya, çıkartma yerlerine, siperlere bakacaklar ... Ayaklara tozluklar takılmış, matralar ve yiyecek paketleri bellere asılmış cebri yürüyüşle ilerliyorlar. Bastıkları

toprağa, ayakların saran toza kim bilir kaç insanın eti ve kemiği karışmış. Aştıkları dereler kim bilir kaç yüz kişinin al kanlarıyla dolup taşmış. Sağda bir çukur solda bir demir parçası... Üstünden yirmi uzun yıl geçen savaşın izleri hâlâ belli. Nihayet Alçitepeye varıyorlar. Akdenize doğru kavat germiş bir kartalın gövdesinden sıvrılan bu egemen tepe günlerce ağır gemi toplarına bağrını açmış, yüzlerce tonluk çelik halatlarını yutmuş fakat rakımından bir santim bile eksilmemiş. Şimalde Sıvra, Anafarta ve Arıburnu ayak altında. Cennapta Anadolu yakasının yeşil yamaçları ve bunların gerisinde dumanlı dağlar gözün atabildiği kadar uzunp gubuyorlar. Yarımadanın coğrafi durumunu bir bakışta kavramak için en müsait noktadalar. Kısa bir dinlenmeden sonra Savaş tarihi öğretmeni Çanak kala savaşlarını muhtelif safhaları hakkında güzel izahat veriyor. Dönüşte Seddülbahir telsiz istasyonuna uğramıyor. Akşam üstü gemi demirini kaldırarak küçük motor makinesinin yardımıyla boğazdan gece geçerek tekrar Marmaraya giriyor. Doğanarslan önderinde şiddetli bir yıldızpoyraz fırtınası kargılıyor. Gabya yelkenini camadana vurmak üzere uğraşan talebelerden birisi denize düşüyor. Can kurtaran simidi derhal atılarak deniz fili-kası süratle mayna ediliyor. Bereket versin bunun talimini limanda yapmışlar. Fakat denizler kurtarma işine çok engel oluyor. Denize düşen talebe iyi bir yüzgeç olmasa boğulacak. Oldukça zahmet çekerek kazazedeyi kurtarıyorlar. Sabir ve tahammül telkin eden orsa sayırlarla ve bir çok uranölülerle Marmara adasına ve Ereğli limanına uğratarak Heybeliye dönüyorlar.

Öndört gün süren bu kısa seferden okulu dönüştü yirmi dört kişilik bu sınıfı gözden geçirelim. İlk bakışta rüzgâr ve güneş tesiriyle yüzlerin yanık bir renk aldığı, el ve avuçların halat ve kürek çekmeden kabarıp patladığını, yürüyüş ve bakışlarında az çok bir değişiklik hissi olduğunu görür ve sezeriz. Hepsi borda botunu altlarında fırıldak gibi çevirmesini, bir yemayı süratle en biçimli şekilde roda etmesini, koçboynuzuna yalut direk dibi maymuncuklarına halatın bir çift hareketle volta edilmesini, yan mataborasından bota çabucak atılmasını mükemmelen öğrenmişlerdir.

Marmara içinde bu seferler senede bir kaç defa yapılacak olursa talebenin limanda öğrendikleri şeyleri kendi dimağ ve elleriyle tatbik ederek gemiciliğe ünsiyet ettiklerini, emre ve tonbihe ihtiyac göstermeden püsüllenen halat çamalarını piyanladıklarını, donanımda kusurlar görüp tashihe uğraştıklarını ve hasıl gemici titizliğine alıştıklarını görürüz. Bütün bu ameli işler şahsı teşebbüs, cesaret, evvelden görüş ve nefs itimat gibi vasıfların inkişafına hadım olduğu gibi teşriki mesai, çeviklik ve beden tahammülü gibi kabiliyetlerin genişlemesini de hazırlar.

Yelkenli gemiye ilk giren çocuk güvertede etrafına bakınca bir çok halat, makara, koçboynuzu vesaire gibi muhtelif şekil ve durumdaki maddeleri, başını yukarıya kaldırınca direklerin bir çok arma ve selviçe donanımlarından mürekkep sarmasıklarıyla örtülmüş olduğunu görerek şaşırır. Bunlara nasıl akıl erdireceğini düşünür. İşin zorluğu gözünün önünde büyüdükçe büyüyor. Fakat günler geçip elleri nasırlandıkça gözünü ürüten zorlukları birer birer yemeye başlar. Aradan bir kaç yıl geçtiği zaman onun için gemide hiç bir nokta meçhul kalmaz. Şapkadan sintineye kadar donanımı ve tekneyi elekten geçirir gibi heynane nakşeder. Bir gün ızbarco üstüne oturup babafingo çubuğunu boyar, ertesini gün dümenin karanfil halatına dikiş vurur. Sabah karanlığında botu temizler. Akşam üstü botu mataboraya asar. Seferlerde sağanağı kollamasını, iskoları denklemesini kavrar. Açlığa, uykusuzluğa alışır. Büyüyüp delikanlı olunca ihtiyar kırt gemicilerle konuşmağa yeltenir. Onların hayecanlı hikâyelerini dinlemeğe can atar.

Bundan beş yıl evvel (Norveç) 'in Horten limanında bir tecim okulu talim gemisini sefere hazırlanırken görmüştüm. Talebeden bir çoğunun pipo içtikleri hayretini mücip oldu. Sebelerini sordum. Dediler ki gemicinin denizde en iyi arkadaşı pipodur. Çakırsız gemici nasıl ki dümensiz gemiye benzerse piposuz gemici de arkadaşsız demektir. Sonra genç gemici daima piskin ve olgun gemicileri kendisine örnek tutar. Onlar gibi olmak ister. Buna ben gemici ruhunun akisleri diyorum. Bana kada çalışan bir genç memur, servis geyinon muamelâtteki inceliğini ancak çok müdekkik olarak ve uzun zaman kafa

yararak anlıyabilir. Gemici için bu keyfiyet başkalarıdır. Deniz aşkını ruhuna sindirmiş olan genç gemicide taklit hassası o füsunkâr aşkın cazibesine kapılarak çok seri inkişaf eder. Gemiye ayak bastığının ertesi günü boynuna takmak için bir çaka, ayağına geçirmek için bol paçalı bir pantolon almaya koşar. Oturup kalkmada, yemek yemede, sohbet etmekte yaşlı tavırlara benzemeğe özenir ve nihayet dümenin başına geçtiği zaman heybetli görünmesini bilir.

Askere alınan yurdun delikanlı çağındaki çocuklarını Erat talim taburuna girdiklerinin birinci ayında talim ve istirahat zamanlarında tetkik ediniz. Yürüyüşünden, bakışından, dinleyişinden ve tutumundan sahil şağını seçebilirsiniz. Mesleğini sorarsınız ya motorcu, ya balıkçı, ya tayfa, yahut ta süngercidir. Elimize gelen orler arasında küçük yaşta babasının, dayısının yelkenli gemisinde muşoluktan yetişmiş olanlar en açık göz, en becerikli, en atılgan, en dayanıklı gençlerdir. Böylelerinin teknik işler meşheri olan bir denizaltı gemisinde de lususı mevkî ve itibarları vardır. Geçen kış Karadeniz seferinde bir bordadan öbür bordaya düşercesine çalkanan Sakaryanın köprüüstü dümeni başında sarsılmadan ve titremeden metin bir durumda heykel gibi duran ve modern cayro pusulaya bakarak geminin başını emrolunan cihete mililiyan Bodrumlu türk çocuğu 12 yaşındanberi babasının yelkenlisinde yetişmiş bir gemicidir. Gelibolu transdillerinde, Marmaris peramelerinde, İnebolu barkolarında, Rize takalarında çekimlekten yetişme gençlerin Yavuz gibi büyük gemilerden tutunuz da en seri muhrip, denizaltı gemisi ve avcı botlarında, porsunluk, serdümenlik vardabandırılık, ateşçilik ve yağcılık hizmetleri için ne kıymetli unsurlar olduğunu hepimiz görüyor ve biliyoruz. Bu ilimsiz gençlere bu kıymeti veren deniz ve denizciliğin yelken luranıdır.

Hayat ve mevcudiyeti denize bağlı ulusların bahriyelerine personal yetiştirme usullerini gözden geçirecek olursak, bir kısmının yelkenle bir kısmının da buharla harekete gelen talim gemilerini kızaklardan indirerek denizlere salıverdıklarını görürüz.

Mektep gemisinin yelkenli olmasına önem veren bahriyeler arasında İtalyayı başta buluyoruz. Beheri 3500 tonluk üç direkli tamamen kabasorta armalı olan ve onbeşinci asrın Venedik kalyonlarına benzeyen Christoforo Colombo ve Amerigo Vespucci adlarındaki iki İtalyan okul gemisi yüzlerce deniz talebesini ve erbaş namzetlerini Akdenizde okyanuslarda dolaştırıyor. Bunlar bir kaç ay evvel İstanbul limanını da ziyaret ettiler. Başkasaralarında topları, ambarlarında talim kovanları mütعاaddit makinalı tüfekler ve 2000 baygir kuvvatinde mazot yakan motor ile teçhuz edilmiş olan bu iki geminin limana girişini Cihangirden seyrettim. Poyraz hafif. Boğazda, akıntı alelade idi. Motorlarını işleterek Sarayburnu ve Kızkulesi önünden ağır yolla demir yerine indiler. Bütün arma donanımları mükemmel bir gemicilik sanatıyla işlenmiş. İtalyanların ayrıca eski bir kenvazör olan buharlı okul gemileri de faal. Maamafih deniz okulunun ikmal edenlerin ilk amelîyat ocağı bu iki yelkenli gemidir.



İtalyanların yelkenli okul gemilerinden biri

İtalyanlardan sonra Akdenizde yelkene ehemmiyet veren Yunanlılardır. Zengin bir Yunanlıın yardımı ile İngilterede inşa edilen Aras adındaki yelkenli okul gemisi 1870 tonluk

üç direkli kabasorta arma taşıyan demirden bir teknedir. Ayrıca 1000 beygirlik bir yağ motorile de mücehhezdir. Çevelangâhı daha ziyade Akdeniz havzasıdır. Geçen yıl İstanbul limanına da uğramıştır. Deniz talabelerinin amelî talim ve terbiyesini temin eder. Yunan bahriyesinin bundan başka buharlı okul gemisi yoktur.



Yunan okul gemisi Aras

Alman bahriyesi de ötedenberi yelkenli büyük kıymet vermeye meclustur. Üç yıl önce Nube adlı büyük yelkenli okul gemileri anı bir kasırgadan alburna olarak batmasına ve altmış talebenin hayatı tekne ile beraber Baltık sularına gömülmesine rağmen bu bahriye, o gemi avarnada ve ibretle de mücehhez olmak üzere ulusun teberrihine dayanarak süratle bir yelkenli okul gemisi yaptırmıştır. Genç Fock isimindeki bu tekne 1500 tonluk olup üç direkli ve hafif kabasorta armalıdır. Bahriyeye müsis eden talebelerin piyade taliminden sonra altı aylık ilk deniz talim ve terbiyesini temin etmekte ve en fazla Baltık denizinde dolaşmaktadır. Almanlar büyük savaşın sonra yapıldıkları 6000 tonluk hafif kruvazörlerinden bir tanesini münavebe ile okul gemisi vazifesine tahsis ediyorlar. Bınlar Astembayları ve erbaşları aylarca süren dünya dolaşması ile donanmaya hazırlıyorlar. İlk okul gemisi olan Emden kruvazörü 928 yılında İstanbul'da gelmiştir.

Gambı Amerika bahriyelerinden Arjantini de yelkenli okul gemisi kullanmakta iyi bir yer tutmuş sayabiliriz.

Hattâ yelkenle seyrüseferde bu gemi belki de en ön safı işgal edebilir. Bu da yunanın Aresinden biraz büyük, demirden yapılmış kabasorta armalı ve üç direkli beyaz bir teknedir. Okuldan çıkan talebeleri okyanusları aşarak Avrupa sularına getirir. Bu gemi de İstanbul'u iki defa ziyaret etmiştir.

Yugoslâv bahriyesine gelince bu bahriyenin yalnız tecim kısmına mensup iki direkli hafif kabasorta armalı 720 tonluk demirden yapılmış Jordan isiminde bir küçük okul gemisi vardır. İstanbul'u bir kaç defa ziyaret etmiştir. Bu bahriyenin ihtiyat kadrosuna her yıl yeni elemanlar bazarlayan küçük yelkenli gıpta esilecek bir mevcudiyettir.

İngiliz, Fransız, Amerikan, Japon, Rus bahriyeleri okul gemisi olarak buharlı müteharrik zırhlı, kruvazör ve gambot sınıfı gemiler kullanmaktadırlar. Bıhassa Fransız bahriyesi icabında savaş filosunun bir rükûu olarak kullanmak düşüncesiyle modern bir okul kruvazörü inşa ettirmiştir. Fakat bir zırhlı kruvazör olan bundan evvelki okul gemisi bir kaza neticesinde Cezayir sahlinde karaya girmiş ve parçalanmıştır. Fransızlar da bu yıl içinde İstanbul'da gezikmişlerdir.

Dünya bahriyelerinin okul gemilerini genel bir bakışla tavsif ettikten sonra bugünün ihtiyacını elde etmek için hangi sistemin maksada daha uygun olacağını teltik edelim. Buharlı savaş gemilerini sevk ve idare edecek unsurları yine aynı arsadaki gemilerde yetiştirmek haddi zatında makul bir düşüncedir. Fakat bu düşüncüyü daha ziyade teknik personelin talim ve terbiyesinde ısrarla tatbik etmek en doğru bir hareket olur. Güverte saufındaki sulay nazaretlerinin sevk ve idareyi ellerine alabilmeleri için onlerinde uzun mesai zamanı vardır ve bu zaman zarfında muhtelif silâh ve teçhizat kurslarını donanma çizimamlarında göreceklardır. Bundan başka hususî bir okul gemisi yapmak, hami alama etmek ve devamlı surette dolaştırmak nihayet mali cepheye yarı keseye dayanan bir keyfiyettir. Buhar makinelî bir okul gemisinin ocakları her zaman layrap durumunda bulunması ve geminin kalabalık bir yekûn tıdan esas mürettebatı olması zaruretiinden maada tekne ve teçhizatının tamiri için de hayli bir masrafı göze almak ve

uzunca bir sefer için yüzlerce ton kömür tedarik etmek mecburiyetine katlanmak lazımdır.

Yelkenli için bu mâlî sarfiyatın mühim bir kısmı ortadan kalkmakla tasarruf prensibine kendiliğinden inkiyat edilmiş olur. İşte bu sebeptendir ki, kârı az masrafla tetmin etmek düşüncesi tecimde olduğu gibi savaş personelinin yetiştirmek alanında da egemen olmaktadır. Ve bunun için de yaşadığımız sürat devrinde yarım gemi, filo komutanlarını liman liman gezdirmek için yelkenli gemiler tercih olunmaktadır. Kısa parası az olan bahriyelerin yelkenli okul gemisi, parası çok olanların ise buharlı okul gemisi kullanmakta oldukları görülmüyor.

Deniz üstünde ulusuna iyi mukadderat yolu çizmek fırsatına nail olacak kudretli amiralin bîlfiil donanmada yetişeceği en bariz bir hakikattir. Fakat onu hazırlıyacak memba yalnız okul gemisi değildir. Onun haliki başlıca fitri meziyetlerdir. Kisbi vasıtalar da kurslar ve akademidir. Binaenaleyh ideal amiral yelkenli okul gemisinden de buharlı okul gemisinden de yetişebilir.

Bizim için en emin ve doğru yol alman bahriyesinin tuttuğu yoldur. Deniz okulumuzun kara sularımızda ve Marmara içinde emniyetle dolaşabilecek cesamette küçük bir yelkenli talim gemisi olmalı. Subaylıkları yaklaşan deniz talebeleri donanma cüzütanlarından birinde talim ve terbiye edilmelidir. Bu suretle okul gemiliğine tahsis edilen savaş gemisi tabanında donanmanın bir rûknü olarak savaş alanına atılabilmelidir. O halde bugünkü ihtiyacımız deniz üsümüzün talebe kadrosu nezari itibare alınarak küçük bir yelkenli talim gemisi tedarikle tatmin edilmiş olacaktır. Bu gemiyi yeniden kuracak inşaiye mühendislerimizin ve donatacak armadolarımızın bilgi ve iktidarlari kâfi derecedir.

Gonül istiyor ki okul gemimiz yalnız sularında ve limanlarda dolaşsın. Çünkü gemici denizde pişer, denizle yirtir ve yurt için denizde savaşır. Çok şey öğrenmek için çok denizde

gezdirmek gerektir. Şanlı sancagımızın her limanda, her boğazda, her ufukta mevcudiyetini göstereceği zaman yakındır. Parlak istikbal, kutsal cumhuriyetimizin nuru ışığı altında yaşayan büyük ulusumuzun ve onun çocukları olan bizimdir.

Yazan
James L. Bates

Çeviren
Yzb. FARUK ERLER

Uçak gemileri dizayninde düşünülecek noktalar

Ideal bir uçak gemisinin en önemli parçası, uçakların emniyetle inişlerini temin edecek, uçmaya hazırlanan uçakların işlerini görmeye yetecek ve uçakların kolaylıkla uçuş güvertesinde bir uçuş güvertesidir. Bir uçak gemisinde uçakların uçuşu için manevra (catapult) ta kullanılabilir, fakat bu vasıta diğer sınıf savaş gemilerinde de vardır.

Uçak gemisinin genel olarak bir hangarı vardır. Bazı kruvazörlerde hangar mevcut isede, uçak gemisi uçakların dikme, tente vesaire gibi yardımcı araçlar kullanılmaksızın doğrudan doğruya geminin üzerine inebilecekleri yegâne tiptir.

Esas itibarıyla bu hususiyet dolayısıyla icap eden büyük alan ve sıklık ve gerek bu hususiyetin doğurduğu ve gerekse bütün için yardımcı tesisat uçak gemilerini bu gün bildiğimiz tipler haline getirmiştir.

Uçuş güvertesinden başka, mümkün olduğu kadar çok uçak istiap edecek büyüklükte bir hangar ve bu hangarı uçuş güvertesine bağlayan süratli ve yüksek kıyafetli asansörler de başlıca unsurlardır. Tesbit tertibatı, şarjör (palisade), gazolin sarımları ve tevzi tertibatı, ambarlar vesaire gibi mühtim aksam ve teçhizat var ise de, bunlar yukarıda zikredilen esasları yardımcı teşkil ederler.

Şimdiye kadar temas etmediğimiz, fakat bütün savaş gemilerinde müşterek olan iki unsur silah ve sürat te mühtim rol oynar. Aşağıdaki cetvelde, Vaşington antlaşmasının azamı olarak müsaade ettiği 8 pusluk top taşıyan «Lexington», «Saratoga» ve «Akagi» müstesna olmak üzere, bütün uçak gemilerine küçük çapta toplar (6 pus ve daha az) tabiiye edilmiş olduğunu görüyoruz. Yalnız küçük top tabiiye edilmesinin bir çok

sebepleri vardır. Bunların arasında başlıcaları geminin uçuş güvertesine vesair hususiyetlerine zarar vermeden kâfi miktarda dirisa zaviyesi verilememesi, toplar için lüzumu olan ateş kontrol tertibatının mükemmelen temin edilememesi ve cepane nakliyatının iyi muhafaza altına alınması ve kıyafetli yapılmasını imkânsızlığıdır.

Bu güne kadar uçak gemisi için en muvafık süratin intihabında hiç bir ittifak görülmemektedir. Bu gün hizmette bulunan uçak gemilerinden yedisi 25 mil ve daha aşağı ve yedisi 25 milden yukarı sürattedirler. Yüksek sürat, uçakları uçurmak, filo ile daha kolay temas temin etmek ve en sonunda büyük önemi olan, fakat muhafazası zayıf büyük bir gemiyi her an tehdit etmesi muhtemel felâketlerden kurtulmak cihetlerinden, uçak gemisi için kıymetlidir. Yalnız şunu da kaydetmek lâzımgelir. Sürat dediğimiz kıymetli unsur, bir çok mahzurlar ve müşkülleri de beraber getiren büyük makine tesisatı ile temin edilebilir.



Amerikan Langley uçak gemisi 1920 - 22 senesinde bir deney olmak üzere Jupiter kömür gemisinin, geminin esas teknesinden epey yüksekte sütunlar üzerine oturtulmuş bir uçuş

güvertesi inşa etmek, apteykleri yeniden yola koyarak bordaya indirilir kaldırılır, bacalar tertip etmek ve başa uçuş güvertesinin altına yeni bir komuta merkezi tesis etmek suretile, ta - dilile meydana gelmiştir. Bu gemiyi muvafık bir suda yüzdürebilmek için mühim miktarda safraya ihtiyaç lûs olmuştur.

1 - Temmuz - 1922 de tasdik edilen Vashington antlaşması kısmen ikmal edilmiş bulunan (Lexington) ve (Saratoga) savaş kruvazörlerinin uçak gemisi haline ifrağını emrediyordu. Şimdi, amiral Rock un 1928 senesi inşaîye mühendisleri sosyetesî senelik kitabında, bu gemilerin o zamanki durumunu anlatan, makalesinden iktibas edelim.

« Uçak gemisi haline ifrağ edilmesi için yapılması icap eden plânların hazırlanmasından evvel geminin ana eb'adı, top ateşine karşı muhafaza tertibatının çerçevesi ve makine tesisatının dizaynı tesbit ve ikmal edilmiş bulunuyordu. Bu durum, yeni bir dizaynda değiştirilmesi muhakkak olan bir çok noktaların istenmiyerek bırakılmasını icap ettirdi. Makine daireleri ve cepaneliklerin tertibatı pratik olarak tamamı gibi idi. Bunun için uçak gemisi olabilmek üzere yapılan bütün tadilat hemen yalnız zırh güverte üzerine inbisar ettirildi. Bu tadilat, uçakları istif edecek bir hangar, uçuş güvertesinden indirip çıkaracak bir asansör, uçaklar ve makinelerinin yedek aksamının muhafaz edileceği ambarlar, uçaklar ve makinelerinin elden geçirilmesi için tamir yerleri ve geminin istiap edebileceği en çok adetteki uçağın uçuş ve inişi için icap eden bütün tertibatı havi arızasız ve büyük mesabada bir uçuş güvertesi yapmaktan ibaret kalmıştır. Su hattı üzerindeki teknenin şekli, mümkün olduğu kadar geniş bir uçuş güvertesi temini noktasından tesbit edilmiştir. »

Amerika bahriyesinde doğrudan doğruya uçak taşımak üzere dizayn ve inşa edilen ilk gemi (Ranger) dir. Bu geminin sürati iyidir. Uzun ve geniş bir uçuş güvertesi, yüksek fribor - du vardır, fazla miktarda uçak istiap eder ve komuta ve idare, ateş kontrol ve hava kontrol tesisatı güzeldir. (Ranger)'in uçuş güvertesi, Lexington ve Saratoga da olduğu gibi geminin metanetini temin eden gerderin bir parçasını teşkil etmeyip,

geminin esas teknesi üzerine oturtulmuş sütunlar ve perdelerle desteklenmiştir. Uçuş güvertesi, bünyesinin mümkün olduğu kadar hafif yapılabilmesi ve denizli havalarda lüzumsuz taz-yiklardan kaçınılması için, müstakil bir kaç parça olarak inşa edilmiştir.

Yukarda bir kere daha müracaat edilmiş olan amiral Rock un makalesinden yeniden yapacağımız iktibas, Ranger dizaynına müessir olan düşünceleri biraz aydınlatır:

« Uçak gemisine zırh konulmaması lâzımdır, çünkü uçak gemisi kendi taşıdığı uçaklara gelecek bir isabetle, kendiliğinden bomba hücumu, infilak ve yangına maruz kalacağı ve bu tehlikeye karşı hemen hemen müdafaasız olduğu cihetle, suksesiminin iyice bölmelere taksiminden başka türlü muhafazasına kalkışılması sıkletin israfı olarak telâkki edilebilir. »

Bu görüş, borda kuşağı, zırh güvertesi ve deniz altından infilaklara karşı snaltı muhafaza tertibatı olan Lexington ve Saratoga daki şekilden tamamen ayrılmaktadır. Bu gemiler ikizli taretler dahilinde 8 adet 8 postluk top ta taşınmaktadırlar. Lexington ve Saratoga daki bu teçhizat ve bunlardan başka Ranger deki mihaniki mekanizmalı 53 000 beygir kuvvetindeki makine tesisatına mukabil, bu gemilerin 200 000 beygir kuvvetinde elektrik makine tesisatı ile mücehhez bulunmaları, her iki tipin arasındaki büyük maimahreğ farkını izah eder.

Rangerden sonra Amerika bahriyesi için dizayn edilen en son uçak gemileri Yorktown ve Enterprise dir. Bu gemiler henüz Newport News inşaat fabrikasında hali inşadadır. Bunların hakkında pek az malûmat negredilmiştir.

Aşağıdaki cetvelde Amerikada ve diğer memleketlerde hizmette bulunan uçak gemilerinin evsafı tesbit edilmiştir. Buradaki malûmat muhtelif membalardan alınmıştır.

Bugün hizmette bulunan uçak gemilerinin çoğu tadilen yapılmış teknelerdir. İngilizler Hermes ile, japonlar Hosho ile, amerikalılar da Ranger ile bilhassa uçak taşımak üzere dizayn edilmiş gemilere sahip olmuşlardır.

Yukarda zikredilen üç geminin de nisbeten mutedil süratli ve küçük maimahreçte tekneler olduklarını kaydetmek gerektir.

Amerikada inşa edilmekte olan uçak gemileri adı geçen gemilere nisbeten daha büyük oldukları halde, Japonya'nın projelendirdiği yeni uçak gemilerinin 10.000 ton malmaliyet civarında, oldukça küçük gemiler olacağı anlaşılmaktadır.

Veçhelerdeki bu ayrılıklar uçak gemilerinin inkişafı hususundaki görüşlerin değişikliğini göstermektedir.

Düşünüşlerdeki başlıklar, müddetli bahriyelerde kazanlardan çıkan gazların dışarıya sevkı ve uçuş güvertelerinin tarzı tertibi cihatlerinde de görülür. Amerika ve İngiltere kazan gazlarını etrafı bir ada gibi çevrilmiş amudi bacalardan dışarı sevk etmektedir. Japonya herhalde güvertenin dümdüz olmasını daha faydalı olacağına kanaat ettiği için, gazları ya kaçta uçuş güvertesi altında veya bordada menteşeli bacalardan dışarı sevk etmektedir. İngiltere ve Japonya başta iki güverteden uçuşu daha ziyade tercih etmektedir, fakat bu şekil henüz Amerikaca kabul edilmemiştir.



Şimdi tamamiyle hususi bir tip olan uçak gemisinin dizaynı meselesine dönecek olursak, evvelâ ana ebatın ve bunların yekeliğine olan nisbetlerinin tayini müşküllü ile karşılaşırız. Mütenevvi vazifeleri bilmesi için uçuş güvertesinde büyük uzunluk ve genişliğe ihtiyaç vardır. Bu cihet geminin esas takinesinden, hemen uçuş güvertesi altında tertip edilen hangarlara kafi miktarda sevk mahalli temin edecek kadar yüksekte, fazla bir sıklık taşımasına saik olur. Apazlamadan esen rüzgârların gemiyi fazla yatırmaması ve geminin herhangi bir suretle yara alması halinde de fazla meyletmemesi için GM irtifakının çok olması elzemdir. Fakat denizcilik hassasının da haki kal-

ması isteniyorsa, GM irtifakı makulât dahilinde ancak bir haddede kadar yükseltilebilir.

Uçak gemisinin teknesi kazanları, makine tesisatını, gazolin sarmaçlarını, mayınahruku, levazımı, uçak kanatlarını, fabrikaları, mürettebat mahallerini vesaireyi barındırabilmek için, oldukça derin olur. Bundan dolayı merkezi sıklığın amudi mevkii nominalı haricinde yüksekte bulunur. Ekseriyetle merkezi sıklık dizayn su hatından, dizayn suyunun % 50 - 60 kadar yüksektir. Bunun için istenilen merkezi muvazene irtifakını temin edebilmek üzere, büyük genişliğe lüzum vardır. Büyük genişlik, uçuş güvertesi dolayısıyla talep edilen fazla uzunlukla birleşince, muhakkak olarak çektiği suyun az olmasını intaç eder. İşte bu suretle yeniden dizayn edilecek bir uçak gemisinin ebat nisbetleri meydana çıkar.

Bu nisbetler, kuşak zırhı ve sualtı muhafazası mevcut olduğu takdirde nisbeten makul işme vezniyetleri hâsıl eder, bunlar olmayınca işme vezniyetleri pek büyük olabilir.

Uçak gemisinde, hangarlarda ve kasarlarda kafi derecede mesaha temin etmek üzere geminin üst kısımlarının dışarı voltalı yapılmak suretile genişletilmesi kabul edilmiştir; fakat bu şekil posta teşkilatı ve perdelerin büyük bir dikkatle dizayn edilmesini icap ettirdiği gibi, kalın havalarda yüksek süratle sayradırken güverteyi fena halde ıslatması imkânı da vardır.

Yüksek, fribord, uçuş güvertesi ve onu destekleyen aykırıları meydana gelen teşkilât, topların vesair teçizatın vaz'ı için tertip edilen güverte binaları, filika dikmeleri, seranler, şarabollar (palisade), arabıklar, toplar vesaire birleşerek, hava mukavemetini arttıran girinti ve çıkıntılarla dolu bir gövde meydana getirirler. Hizmet şeraiti altında birçok ahvalde, bu hava mukavemeti mîllerle sayılacak kadar sürati azalır. Fakat şimdiki halde hava mukavemetini haddi asgariye indirmek değil, bir parça azaltacak şekilde bile dizayn yapmak imkânsız görünmektedir.

Lexington ve Saratoga da uçuş güvertesindeki asansör ve apteyk açıklıkları ve geminin bordasında filikalar için bırakılan aralıklar ve diğer açıklıklar, yüksek sürat ve oldukça yüksek

mukabeleye göre dizayn edilmiş olan tekne bünyesinde hatırı sayılır kesiklikler teşkil etmektedir. Bu gemilerin dizayn ve inşaatı esasında kuvvei tahammülüye unsurlarının en muvafık eb'at ve istikamette olmasına, açıklıkların köşelerinin en iyi şekilde yuvarlanmasına ve kâfi derecede dablın ve irtibatların temini - nime gayet dikkat edilmiştir. Bu tedbirler sayesinde mukabelelerin tehlikeli surette muayyen noktalarda temerküzünün önüne geçilmiştir.

Lexingtonun bünyesinin aksine olarak, uçuş güvertesi Rangerde tulâni giderin bir parçası olarak çalışması noktasından, geminin esas teknesinden müstakildir. Uçuş güvertesi, tekne bünyesine bağlı uzun sütunlar üzerinde bulunup, ekspansin ceynlarla tekneden alâkası kesilmiştir. Uçuş güvertesi üzerindeki ada, top saportları ve baca temelleri tekne bünyesi tarafından taşınmaktadır, fakat uçuş güvertesinin bu kısımları da doğrudan doğruya esas tekneye bağlanmıştır. Bu tertibat işçilik tafsilâtının hazırlanmasında bir çok müşkülâtı mucip olursa da, kûl halinde düşünülecek olursa Lexington ve Saratogadakine nazaran daha basit ve normal daha hafif bir teşkilattır.

İlk düşünüşte dumanın sevkı, ateş ve hava kontrol mevki- lerile gemi bünyesi arasında bir münasebet yoktur gibi görü- nür. Fakat uçak gemisi dizaynında bunlar birbirile yakından alakadar meseleler haline gelmiştir. Büyük bir kuvvei muhar- rike tesisatı konulmak icap ettiği takdirde kazan ve makineleri vasatta tertip etmek lazımdır. Apteykleri geminin vasatından kışına kadar, bunların geçtiği yerleri hemen hemen gayri ka- bili iskân bir hale getirmeden sevk etmek güçtür. Bundan başka gazların geminin kıçına yakın bir yerden dışarı sevkı her ahval tahtında daima uçak için iyi inış şartları temin etmez. Bundan ötürü, apteyklerin uçuş güvertesinin bir yanında ve uçmanın miştan evvel duman altundan uçuş güver- tesini açık olarak görübilmesini temin edecek yükseklikte sabit ve amudi bacaya sevkı genel olarak en muvafık tertip tarzıdır. Bu tarz aynı zamanda makine tesisatının doğurduğu meseleleri basitleştirdiği gibi nisbeten ağırlıktan da kazandırır. Fakat ekseriyetle uçuş güvertesi üzerinde sabit bir bina kabul

Acundaki büyük bahriyelerin uçak gemilerinin evsafı

Geminin ismi	İnşaat tarihi	Tolu kamı	İk kadem	Standart maksimal rezi ton	Sürat mil	Makine kudret	S. H. P.	Topu	Uçuş güvertesi- nin tipi	Asaslı uçuş	Uçuş güvertesi üzerindeki binalar
Amerika :											
Langley	1922	542	11500	15	7150	4-5'			Tek tam uzunlukta	Tek	Yok
Lexington ve	1927	888	33000	33	18000	8-8'			" "	İki	Ada şeklinde
Saratoga	1934	-	14500	29.5	53500	8-5'A.A.			" "	Üç	" "
Ranger	-	-	20000	-	-	5'A.A.			" "	-	-
Yorktown ve											
Enterprise :											
Argus	1918	565	14450	20	20000	6-4'A.A.			Tek tam uzunlukta	İki	Yok
Hermes	1924	598	10850	25	40000	6-5.5'A.A.			" "	Tek	Ada şeklinde
Eagle	1924	667	22600	24	50000	9-6'			" "	Tek	" "
Furious	1925	786	22450	31	90000	10-5.5'			Kısmi uzunlukta	İki	Yok
Courageous ve	1928	786	22500	30.5	90000	16-4.7'A.A.			iki güverteli	İki?	Ada şeklinde
Glorious	1930	-	-	-	-	-			" "	-	-
Japonya :											
Hosho	1922	510	7470	25	30000	4-5'			Tek tam uzunlukta	İki	Yok
Akagi	1927	763	26900	28.5	131200	10-8'			Kısmi uzunlukta	İki	" "
									iki güverteli	İki?	Yok
Kaga	1928	715	26900	25	91000	10-8'			Tek tam uzunlukta	-	-
Ryujo	1933	549	7100	25	40000	12-5.1'			" "	-	-
Yamato gemi	-	-	10000	-	-	-			Tek tam uzunlukta	-	-

edilir edilmez hemen etrafına bir çok ilâve yapılmaya kalkışılır. Bunun neticesinde ortaya « ada » gibi bir heyet çıkar ve bu ada yalnız bacayı değil, köprüleri, seyir ve ateş kontrol alet ve mevkilerini, hava kontrol mevkini vesaireyi de sarar.

Yukarda zikredilen sebeplardan oturun ada güvertede yapılacak binalar için ideal bir hal şekli olmakla beraber, geminin en yüksek noktasında arzani olarak gemi mihrerinden uzak bir mesafeye büyük bir sıklet konulmasını icap ettirir. Adanın bulunduğu tarafın mukabiline aynı miktarda meyil temin edici vezniyeti hasıl edecek sabit ağırlıklar vaz'ı genel olarak kabül değildir. Bu yapılmadığına göre, mürettebat arzani muvazenede daima istikrarsızlıkla karşılaşacak ve bunu da mütemadiyen gemi içersindeki yağ ve su gibi mayı hamuleyi aktarmak ve ayar etmekle halledecektir.

Filikaların idare ve istifı bir çok gemi tiplerinde bunaltıcı bir meseledir. Bir uçak gemisinde ise bu müşkül diğer her hangi bir gemi tipine nazaran daha büyüktür. Filikaların istifı adanın dış kenarı müstesna olmak üzere ancak hangar güvertesi seviyesine inhisar eder ve uçuş güvertesi hadidinden fazla yükseğe kaldırılamıyacağı için, diğer gemilerde yapıldığı gibi filikaları yakdıkları içine istif etmeğe de imkân yoktur. Bundan başka hangar güvertesi üzerine istif edilen her filika, uçaklar için daha istifadeli olarak kullanılabilcek bir alan işgal eder. bu mesle bazı yabancı uçak gemilerinde filikaları uçuş güvertesinin fazla dışarı açıldığı kısımlara asmak suretile halledilmek istenilmiştir. Bu şekil bizim uçak gemilerimizde, filikalara kolaylıkla erişilemeyeceğinden ve rulum veya havuza yanaşıldığı zaman dikmeler vesair teçizatın kullanılmasına arıza vereceğinden, şayın ımtinan bir sureti hal olarak kabul edilmemektedir.

Yukarda en yeni tip savaş gemisi olan uçak gemilerinde, dizaynı yapan mühendisin karşılaşacağı müşküllerden bazılarını ortaya koymaya çalıştık. Bu gün hizmette bulunan uçak gemilerinin her biri, bir çok değiştirilemeyen tahdidat karşısında, bu gibi müşkülleri yenmek için azim dimağ gayreti sarf ile meydana getirilmiştir. Çıkan meselelerin hepsi anlatılabilir, gayet meraklı hikâyelerle karşılaştılır. Ortaya konulacak mev-

zular belki teferruata ait olacak ve bundan dolayı o kadar ehemmiyetli görülmiyecektir. Fakat henüz gelişme halinde bulunan bu yeni tip gemilere ait her türlü malumat, isterse teferruata ait olsun, şimdiden bahriyede bunlarla alakadar olanların istifadesini mucip olacağı gibi, henüz lakayit bulunanların da alâkasını uyandırmaktan hâlî kalmıyacaktır.

Yazan :
ADOLPHE MEYER

Çeviren :
Yzb. FARUK ERLER

Yüksek tazyıklı kazanlar « Velox » buhar müvellidi

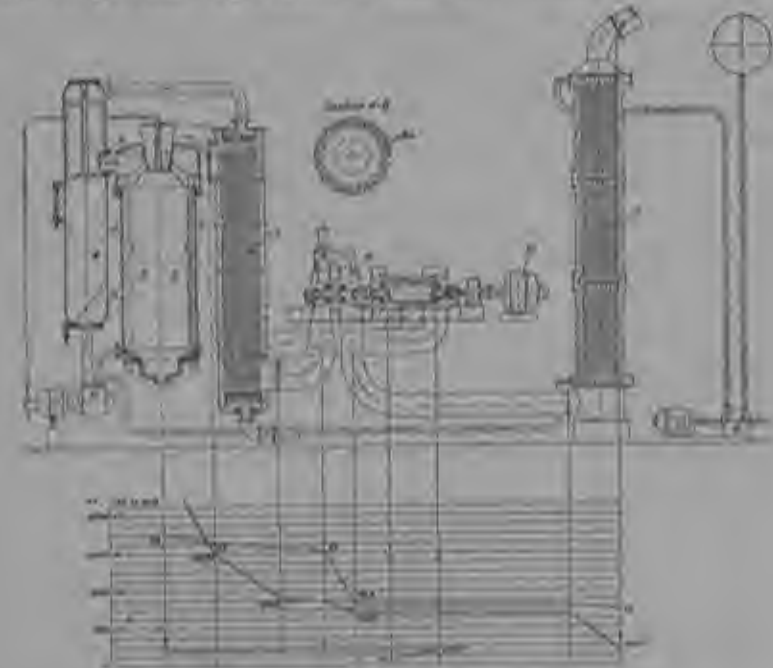
Geçen senelerde kazan dizayninde güdülen amaç geçmişte yapıtlara nazaran daha büyük ve daha yüksek tazyik ve hararet altında çalışan kazanlar imaline çalışmak olmuştur. Bir çok firmalar kendi dizaynleri olmak üzere yüksek tazyıklı kazan tipini tekemmül ettirmeye çalışmışlar ve muvaffak ta olmuşlardır; fakat bunların içersinden pek azı bildiğimiz alçak tazyıklı kazan tipinden ayrılmaktadır. Bu kazanlardan bir kaç buharın istihsalı ve ihtirakın tanzimi cihetinden yeni ve alâkayı celp edecek usulleri ihtiva etmekte beraber, hiç birinde doğrudan doğruya ihtirakın veyahut hararetin nakli nisbetinin ıslahı için bir şey düşünülmemiştir. Bilhassa bu son iki noktadandır ki «Velox» kazanları şimdiye kadar kullanılan kazan tiplerinden ayrılır. «Velox» ismi de hararetin çabuk naklini temin etmek üzere gazlere verilen yüksek süratten, bir kaç dakikada soğuk sudan buhar istihsal etmek hassasından ve bir kaç saniye içersinde çok farklı hamule şartlarına uyabilmesinden ötürü verilmiştir.

«Velox» kazanının iokisafı, bir kaç sene evvel dizel makinele-rihin yüksek imla (supercharge) meselesi ve bir yağ turbini dizaynı için yapılan araştırmalar ve tettebbülere istinat etmektedir.

Gaz turbini nozullarının soğutulmasında, buradaki gaz sürati sada süratinden çok yüksek olmasına rağmen, bäsıl olan hararet zayıtı, eldeki düsturların bu hale tatbikile elde edilen adetlerin çok fevkinde bulunmakta idi. Bunun üzerine gaz turbiniinde büyük zayıta sebep olan bu hakikatin, bir buhar müvellidinde istifadeli olarak kullanılması düşünüldü.

Küçük bir ihtirak mahalli ve içersinde sadaninki kadar ve ondan daha yüksek süratler istihsal edilen bir tek boru ile ya-

pılan uzun araştırmalar gayet meraklı sonuçlar verdi. Sonuçlar gösterdi ki, eğer bu süratler buhar müvellidinde ekonomik olarak istihsal ve tatbik edilebilirse, mevcut kazanların hararet nakleden mesahaları takriben onda birine indirilebilir ve gerek yerden ve gerekse ağırlıktan o nisbette kazanılır.



Şekil — 1

Kendisinden superhiterli Velox kudret tesisi

Böyle gaz süratlerinin istihsalı tabiatile alâfide kazanlardakinden fazla tazyik sukutunu mucip olur ve hava geçirmiyen bir ihtirak mahalli içersinde ve tazyik tahtında ihtirakın teminine baş vurmak icap eder.

Yeni buhar müvellidinin kifayetini azaltmadan bu tazyiki ekonomik olarak temin etmek meselesi, ancak muayyen fasıllı işial ve ekzost gazile işliyen körük kullanmakta halledilmiştir. Körük mayimabrukum işialile elde edilen nihai tazyikin ancak dörtte birini vermektedir. Bunun için gaz turbiniini ihtirak mahallinden su borularına, superhitere ve hitere geçen gaz cereyanının nihayetine koymak imkân dahilindedir. Bu suretle gaz, gaz turbiniine gayet alçak tazyikle geldiğinden, turbiniin içersinde

imbisat ettirilmekle harareti, muhat havanın hararetinden aşağı düşürülebilir. Böylece imbisat eden gazden kazanılan kudret, körükte yine havaya geçen hararet şeklinde tekrar kazanıldığı için, hiç olmazsa nazari olarak kazana, mayınahrıkla verilen hararettan fazla hararet ithal etmek imkânı bulunmaktadır. Vahitten fazla olan bu hararet nisbeti, yanlış olarak yüzde yüzden çok kıfayet şeklinde tefsir edildiğinden bir kaç zaman evvel başlıca İngiliz fenni mecmualarında bu meraklı mesele üzerinde soylenebilecek her söz sarfedildi.

Maalesef ilk tecrübeler iyi netice vermedi. 10 ton buhar istihsal etmek üzere imal edilen tecrübe tesisatındaki ihtirak mahalli, bir dizel veya gaz motorunda ihtirakin vaki olduğu hacimle mukayese edildiğine göre çok büyük olduğundan, muntazam bir hava ve mayınahrık halitası ve tam bir ihtirak temin etmek pratik olarak kabil olmadı.



Şekil - 2

Velox buhar müvellidinin taslak görünüşü ve cihazın muhtelif kısımlarındaki hararet ve tazyik diyagramı

Fasılalı iştiilli buhar müvellidinin tekemmülüne çalışırken, ki bu çalışmalar geçen üç senenin en çok kısmını yemiştir, dizel makinelerinin yüksek imlâsı için «Büchi» sistemi inkişaf ettirilmiş ve o derecede ıslah edilmişti ki tam ihtirak tazyikini yalnız körükte temin etmek ve fasılalı iştiilden mütemadi ihtiraka geçmek imkânı hasıl oldu. Bundan ötürü gaz turbininin soğutmaya hacet kalmadan, körüğü çalıştırmaya kıfayet edecek

kudreti istihsal edebilmek üzere icap eden yüksek hararete gaz alabilmesi için, yerini değiştirmek lazımgeldi. Bu şerait, gaz turbinini superhiterle hiter arasında, 930 fahranayt civarında hararet farkı gösteren bir muntakaya koymakla temin edildi.

Şimdiye kadar yapılmış olan 20 kadar Velox tesisatı, saatte 4 ten 75 tona kadar buhar veren ve pus murabbama 600 libreye kadar (40 Atm.) tazyikle ve 850° fahranayta (450° Sg.) kadar hararetle çalışan ve mütemadi ihtiraklı tipinde kazanlardır. Aşağıdaki izahat ve bütün diğer malûmat bu tipe aittir.

Şekil - 2 Velox tipinde bir buhar müvellidini ve muhtelif aksamında hüküm süren tazyik ve hararetleri gösterir. İhtirak 2 ihtirak mahallinde vaki olur. Hava ile mayınahrık buraya 1 inemesinden girer; hava pus murabbama 35 libre tazyiki mutlakada, mayınahrık ise takriben 300 libre geyç tazyikadadır. Gazler ihtiva ettikleri hararetin bir kısmını ihtirak mahallinin cidarına dizilmiş olan 3 su borularının dış satıllarına intişar suretile verir. Hararetin mühim kısmı gazler içteki 3 su borularından ekzost gazleri toplanma sandığına geçerken intikal suretile nakledilir. Bu suretle ihtirakin tevhit ettiği ilk hararet 1500° fahranayta düşürülür, tazyiki mutlakada 33 libreye iner. Bu hararetle ve bu tazyik altında gazler 5 superhiterine geyer ve superhiteri 900° fahranayta kadar soğutulmuş ve 31 libre tazyiki mutlakaya düşmüş olarak bırakır. Bundan sonra girdiği 6 gaz turbininde hararet 700° fahranayta ve tazyiki mutlakada 16.5 libreye iner. Buna mübâzaz hararet düşüklüğü, ehemmiyetsiz intişar ve yatak ziyatı hariç, tamamiye mihaniki kudrete tebdil edilir ve körüğe nakledilerek tekrar hararete kalbedilir ve o miktarda havanın harareti yükseltilir. Nihayet, gazler aynı zamanda hacminin bir kısmını teşkil eden fit suyu hiterinden geyer, buradan yine hacminin kendisinin içinden yoluna devam ederek 200° fahranayta kadar soğutulmuş olarak havayı nesimi ile birleştirir.

Su ve buhar devresi aşağıdaki gibidir :

Buhar istihsal edilen su, 12 fit tulumbasile tağdiye edilir. Bu su 7 hiterinden ve 4 sepereyterinden geçer ve sepereyterde kazan suyu ile birleşir. 11 devri daim tulumbası bu suyu da-

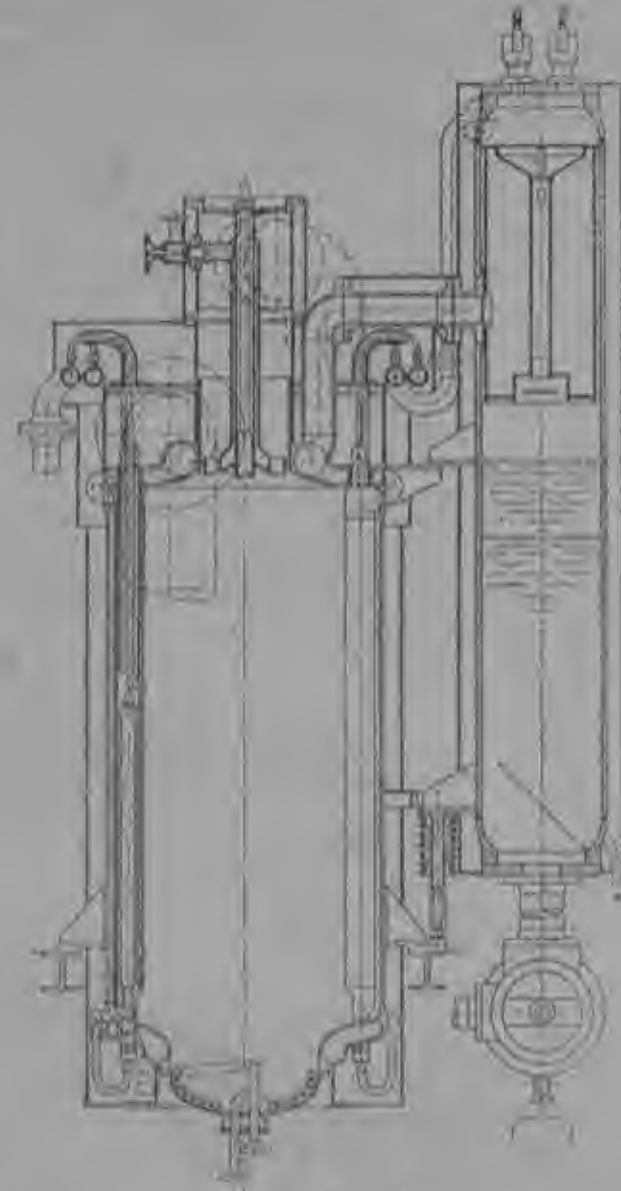
ima 2 ihtirak mahallinden ve 3 su borularından geçirerek 4 sepereyterine, tam yükteki tebahhurun on misli derecesinde bir süratle sevk ederek, mütemadiyen devir halinde bulundurur.

Devri daim tulumbası devir suyunu kafî bir su irtifama tazyik eder. Bu suretle yüksek bir sürat alan su ve buhar halitası nozullarının anıvdi bir dırama tazvik edilerek, su ve buhar kuvvei anılmerkeziye tesirile yekdiğerinden ayırılır. Bu anılmerkezi sepereyterin kifayeti normal deama nazaran takriben 100 - 200 mislidir. Su, sepereyterin altında bulunan levhadaki ufak bir aralıktan aşağıya akar ve buhar ise 5 superhüterine geçerek orada buhar buhar türbininde kullanılmak üzere içap eden hararete yükseltilir.

Velox kazanının heyeti mecmuasından başka, teferruatta yapılan bir çok yenilikler merakı celbedecek mahiyettedir. İhtirak mahallinin cidarını intişar eden hararete karşı muhafaza için dizilmiş olan su boruları, burnu tarafında cidara civatalanmış ve dahil tarafında ise serbesçe imbisat edebilmek üzere gayıtlanmıştır. Bu suretle borular istenildiği zaman kolaylıkla ihtirak mahallinden çıkarılabilir. İç boruların methalleri nozul şeklinde olduğundan şayanı dikkat bir yayma bassasına maliktir. Bunlar geçen gazlerin süratle soğuması dolayısıyla hacmin azalmasına mukabil kudreti harekiyeyi yeniden tazyika kalbatmaya sayederler. Gazler süperhüter unsurlarından tılamı istikamette geçer. Boru başlarına tazyik zayıflığını azaltmak üzere akıntı şekli verilmiştir.

En yeni dizaynlerde süperhüter unsurları su boruları dahiline, dolayısıyla ihtirak mahalli dahiline konulmuştur. Bu tarz, şekil — 3 te görüldüğü gibi derli toplu bir heyet vücade getirmektedir.

Eveelce de söylendiği gibi, yüksek imla (supercharge) cihazının genel kifayeti büyük önemi lazıdır. İlk kazan için, dizel makinelerinin yüksek imlasında olduğu gibi, çarpma türbin ile çalışan bir körük kullanılmıştır. Şimdi ise kazanlar, bu maksat için bilhassa düşünülmüş ve inkişaf ettirilmiş olan üç veya dört kademeli aksi tesir türbinlerle çalışan mülveri körüklerle teçhiz edilmektedir. Heyeti mecmua kifayeti türbin $\% 83 \times$ körük $\% 73 = \% 60$ dir.



Seki — 3

Superhüter borularının su boruları içinde konulmuş olduğu ve hem mayımlı, hem de gaz yakan memeli, bir Velox kazanından maktı.

Sıkletten kazanmak için gaz turbini mahfazası tamamiyle kaynak edilmiştir, körük mahfazası ise fezerli dökme demirden bir gövdeye hava hücreleri kaynatılmak suretile yapılmıştır. Her iki makinenin de şaftları, kritik süratlerden aşağıda çalışmak üzere ağır imal edilmiştir. Bu makinelerin süratleri doğrudan doğruya hamule ile müteasip olduğu için, sıfırla tam hamule arasındaki herhangi muayyen bir süratte mütemadiyen çalışabilecek kabiliyettedirler.

Gazların haterden geçişi, superbaterde olduğu gibidir.

Hararet nakline iştirak eden malzeme kütlelerinin azlığı ve bilhassa bu maksat için kazan dahilindeki suyun en asgari miktara indirilmiş olması dolayısıyla, kazanı mutat olduğundan çok az bir zamanda faaliyete geçirmek imkânı vardır.

Yüksek kıfayet : Kara ve tecim gemileri kazanlarında, mayimahruk yakmak suretile kıfayeti haruriye, yani kullanılan hararetten istifade derecesi % 94 - 96 ya çıkar. Tesisatın genel kıfayeti, fit tulumhası müstesna, bütün yardımcılarla birlikte % 90 - 93 tür. Düşük evsafdaki gazlar için veya sıklette daha fazla tenkisat için haterleri küçük yapıları deniz ve lokomotif kazanlarında, kıfayet % 2 - 3 daha aşağıdır. Kıfayetler [yükten tam vüke kadar pratik olarak sabit kalır. Bütün kıfayet yüzdelerinde mayimahruğun en düşük kurvoi haruriyesi esas tutulmuştur.

Buhar miktarına göre ihrakın ve fit suyunun hatasen otomatik olarak ayarlanması :- Yardımcı ve nazım motorlarının ems ve cesametine göre kazan üzerindeki yük 12 - 40 sanipelin hiç bir tazyik düşüklüğünü mucip olmadan 1/2 hamulede tam hamuleye çıkarılabilir ve bîlâkis yine aynı saba dahilinde seyriyatla tesir icra etmeden hamule azaltılabilir.

Süratle faaliyete geçmesi :- Kullanılan vasıtaların kütlelerinin küçük olması, haraeti sıubette nakleden tuğla duvarların mevcut olmaması ve mayimahrukla ısthal ettirici havanın muntazaman verilmesi dolayısıyla Velox kazanı soğuk vaziyetten yardımcı motorların cesameti ve kıfayetine göre 4 - 8 dakikada tam hamule ile çalıştırılabilir.

İşgal ettiği sahannın küçüklüğü :- Çalışma sahası ve teçhizatın vaz'ına mahsus saha da dahil olmak üzere saatte 20 ton-

luk bir kazan için beher tona 27 kadem murabbai, saatte 50 tonluk bir kazan için beher tona 16 kadem murabbai ve savaş gemileri kazanları için, yani saatte takriben 60 tonluk bir kazanda, beher tona 5 kadem murabbai yer ayrılması icap etmektedir. İşgal edilen sahannın küçük olmasıdaki başlıca fayda, kazan ve makineyi daha toplu bir halde tertip ederek, buhar borularını, hararî teçhizatı ve diğer bir çok teferruatı azaltmak imkânıdır; bu suretle bütün tesisat basitleştirilir ve kazan dairesi gayet küçültülmüş olur.

Az sıklet :- Bütün kazan tesisatının sıkleti, yardımcı makinelerle birlikte, kudretin büyüklüğüne göre kara tesisatında beher 1000 libre buhar için 1.2 - 2 libre, yük gemileri ve lokomotiflerde beher 1000 libre buhar için 1.0 - 1.8 libre ve savaş gemileriyle küçük kazanlarda beher 1000 libre buhar için 0.6 - 1.2 libredir.

Tecrübe için kolaylıkla kurulabilmesi :- Kazanın imalat fabrikalarının tecrübe mahallerinde tecrübe edilmesi için kurulması pek az vakit alır. Temeli gayet hafiftir, duvar örmeye lüzum yoktur. Ekzost gazı süratünün yüksek olmasında bir beis olmadığı için, egzost gaz borularını küçük yapmak ve dumani bîhafif tutmak imkânı vardır.

Velox kazanının yukarıda zikredilen faydaları, bu tip buhar müvellidini kara ve deniz tesisatından bir çoğuna tatbika yol açmaktadır.

Tecim gemileri

Velox kazanları için en mühim tatbikat sahası zöphesiz olarak gemidir. Bu kazanın az yer işgal etmesi, sıkletinin az olmasına mukabil kıfayetinin yüksekliği bu sahada çok değerlidir. Kazanın yalnız mayimahruk yakması bir çok ahvalde bir mahzur teşkil etmez. Velox kazanı dizel makinesile mukavese edilecek olursa, muayyen evsafli pahalı yağları veya dizel yağını yakmak mecburiyetinde olmaksızın gibi mühim bir rüçhan gösterir. Tahiatile Velox - Turbin tesisatına nazaran dizel motorunun sarfiyatı daha azdır. Fakat dizel yağ ile kazan yağı arasındaki fiyat farkı, birçok memleketlerde, mahrukat sarfiyatı beynindeki farktan çok fazla olduğu için, Velox kazanının yap-

tiği sarfiyatın bedeli aynı kudretteki dizel motorunun yaktığı mahrukat bedelinden daha azdır. Velox - Turbin tesisatı ayrıca sıklet cihazından da dizele nazaran daha şayanı tercihtir. Yalnız bu fayda, uzun seyahatlerde 40 günden fazla seyirler için, gemide bulundurulması icap eden mayınahrak miktarının fazlalığı ile örtölmektedir. Bir Velox buhar müvellidinin ağırlığı vasatı olarak yağ yakan su borulu kazan ağırlığının 1 i kadardır. İşgal ettiği saha en yeni bahriye kazanlarla mukayese edildiği takdirde bile yarıdan azdır. Çok önemli olan diğer bir nokta da aptayk ve baca eb'adının küçültülebilmesidir.



Şekil — 4

Superhiteri dışarda bir Velox kazanı Toulon, Fransa

Bugün hali faaliyette bulunan müteaddit kazanlı tesisatta herhangi birinde, kazanlardan birini Velox ile değiştirmek suretile bütün kazanların işini bir kazanla görmek imkân vardır. Bu şekilde bir değişiklikle mevcut eski gemilerin kudreti ve kıfayeti oldukça artırılabilir, aynı zamanda buhar tazkiki ve superhüt (kızdırma) miktarı da yükseltilecek olursa, bu fazla hararet mevcut mekanizmaya bağlanacak yüksek tazyikli bir turbinde kullanılmak suretile, kıfayet daha çoğaltılabilir. Yeni gemilerde Velox makine tesisatının daha müsait şekilde ve daha yüksek kudrette tertibi, yük ve mahrukat için daha fazla mesaha istimalini mümkün kılar.

Savaş gemileri

Genel olarak savaş gemileri dizayninde mecmu buhar takatı, kazanları başka yerlerde kullandıkları takdirde tabi olacakları şerhite nazaran, üç dört misline yakın bir miktarda zorlamakla elde edilir. Bu kazanların kıfayeti, tabiatile hamulenin yükselmesiyle birlikte duman gazlerinin ekzost hararetleri de yükselceğinden, azalır. Bunun için Velox kazanının, bu şekilde zorlanan kazanlarla mukayesesinde sıklet ve mesaha itibarile rüçhanı, diğer yüksek kıfayette çalıştırılan kazanlarda tebarüz ettiği derecede fazla görünmez. Buna rağmen savaş gemileri için düşünülmüş olan Velox kazanlarının ağırlığı ve işgal ettiği yer, en hafif tipteki bahriye kazanlarından oldukça azdır.

Küçük cesametteki savaş gemilerinde tekml kazan tesisatının sıkleti azami buhar istihsaline göre saatte beher libre buhar için 1 libreden azdır. Saatte 60 ton veya daha fazla buhar istihsal eden Velox kazanlarının ağırlığı ise su, yağlama yağı ve idare tertibatı ile birlikte saatte beher libre buhar için 0.8 libreden azdır.

Az yer işgal etmesi dolayısıyla, 25 - 26 kadem genişliğindeki bugünün standard muhriplerinde, saatte 60 - 75 ton buhar istihsal eden iki Velox kazanı yakdiğerinden 23 kadem mesafede iki perde arasına ve 18 kadem irtifa dahiline yerleştirilebilir. Denizaltı gemilerinde ise kullanılan kütlemin azlığı, kazanın soğuk hava dolaştırmak suretile çabuk soğutulabilmesi ve ekzost borularının eb'adının küçüklüğü, dalmak üzere yapılması lâzımgelen ihzarat için geçecek zamanı, bundan evvel ancak dizel motorlarla elde edilebilmiş olan gayeye kadar indirir.

Velox kazan ile bugün kullanılan bahriye kazanları arasındaki en esash fark, tam hamulenin istenildiği kadar uzun bir müddet devam ettirilebilmesi ve az hamulede de tam hamulede olduğu kıfayette çalışabilmesidir. Bu kıfayet bugünün kazanlarındaki % 75 e mukabil % 88 - 90 arasındadır. Velox kazanı tamamiyle otomatik olarak çalışır, ekzost gazı azami hamulede de tamamiyle gayri kabili rüyettir ve sohuueti düşüktür. Yalnız bir tek kazanda buhar olduğuna göre, diğer kazanlar beş da -

kikadan az bir zamanda soğuk halden tam hamule ile çabışa -
bilecek vaziyete getirilebilir.

Velox kazanının bahşettiği fenni imkânlardan istifade edil -
diği takdirde bugüne kadar tasavvur edilemiyen kudrette savaş
gemileri inşa edilebilir.

Pek aşikâr sebeplerden dolayı savaş gemileri için yapılmakta
olan Velox tesisatı hakkında İngiliz mecmualarında tesadüf edil -
en malûmata fazla birşey ilâve etmeğe imkân yoktur. Bu
memburlarda da görülebileceği gibi bugün Yarrow ve Richard -
son Westgarth fabrikalarında İngiliz bahriyesi için bir Velox
tesisatı vücuda getirilmektedir. Bu tesisatın kazanını Yarrow,
gaz körüğünü ve diğer yardımcıları da Richardson Westgarth
fabrikası yapmaktadır.

Dr. Kur. Bob. RIDVAN KORMAN

Denizde ricat ve takip savaşının tabiyesi

Aşağıdaki yazıya emekli tümamiral Wulfing Von Ditt -
tenin Marine Rundschau da çıkan bir makalesi esas to -
tunmuştur. Sayın amiral sözlerinde şöyle başlıyor :-

« Ricat, askerlerin kulaklarında fena akıstır bırakan bir ta -
birdir ve onlar bunda lûkledirler. Savaşta hiç bir zaman doğ -
rudan doğruya ricatla bir muvaffakiyet elde edilemez, daha
doğrusu böyle bir muvaffakiyet birinci derecede olarak doğru -
dan doğruya taarruzla ve ikinci derecede ise müdafaaı takip
eden bir taarruzla elde edilir. Fakat bir plâna dayanan her -
hangi bir ricatin, başka bir şekilde ve diğer bir yerde yeni ve
taze kuvvetlerle yapılacak yeni ve muvaffakiyetli bir taarruzun
mukaddemesi olması hali de pek alâ varıtır. Bununla beraber
ekser ahvalde başkomutanın niyet ve maksadı cephede bulu -
nan askerlerce malûm bulunmaz. Bu sebepten cephedeki asker -
lerin, salih düşüncelerle bir ricate mütemayil bulunmamala -
rından dolayı, her türlü ahval ve şerait altında herhangi bir
ricat onlar için manevi ağır bir yük teşkil eder ve sevkü ida -
reye karşı olan ümalleri hususunda ise müşkül bir deneme
mahiyeti arzeyler. Bu sebepten askerler, içlerinden gelen en
temiz duygularla ricatı reddetseler dahi, ricat kaideleriyle ya -
kinen uğraşmak lüzumundadırlar. Çünkü üstün kuvvetlerle
çarpışmağa mecbur olan bir müdafaa kuvveti için sempatik
olmayan ricat savaşının şartlarını gayet iyi tetkik ederek
komutanlar ve maiyetleri tarafından usulüne uygun olarak ve
manen hiç bir sarsıntıya uğramaksızın, diğer hücumla esaslar
gibi, tatbik edebilecek şekilde öğrenmek hayati bir ihtiyaçtır. »

Aşağıdaki yazımızda ricat ve bu meyanda takip savaşının
esasları, büyük savaştan alınan misallerle, akademik bir surette
izaba uğraşılacaktır.

1 — Ricat savaşı ne zaman vukua gelebilir?

Ricat savaşı, kaybedilen veyahut vakti zamanile kesilebilen bir savaştan sonra tahaddüs edebilir. Her iki halde de bu savaş nev'ini seçilmesine düşmanın müdahalesi saik olur. Düşman bizi kendi maksadına hizmete icbar eder. Kaybedilen bir savaşta ziyat verilmiş ve gemilerimiz hasara uğramışlardır. Ancak bu ziyat ve hasarın deracesine, savaş mesafesine, gün vaziyetine ve diğer bazı unsurlara nazaran az çok bir ricat savaşı yapmağa mükân bulunup bulunmadığına veyahut düşman üzerine tam tertip atılarak savaş talünde bir dönüm aramağa gayrete karar verilebilir. Herhangi bir savaşın kesilmesi hususundaki sebepler çok muhtelif olabilir. Düşman takviye kuvvetleri alabilir, savaş bizi üssümüzden çok açıklara çekebilecek bir istikamette inkişaf edebilir, hava durumu değişebilir ilâ ...

Ricat savaşının tahaddüsü hususunda üçüncü bir hal olarak ricat savaşı yapmağa bizi düşmanın mukabil tesiri sevk ve mâile atmeyip bilâkis ana vatandaki kendi sevk ve idare makamımızın herhangi bir planını tahakkuku uğrunda bir ricat savaşına gayret ettirmesi keyfiyeti de zikrolunabilir. Bu hal düşmanı dışarı çekmek ve muayyen bir sahaya kadar kendimizi takip ettirdikten sonra bu sahada daha fazla bir üstünlükle düşmanla savaşa tutuşmak niyet ve maksadını güttüğümüz takdirde vaki olabilir. 24 - I - 915 tarihindeki (Doggerbank) amiral Hiper'in maksadı düşmanı alman körfezine çekmekti, almanlar kendi gemilerinin dışarı çıkıp içeri girmesini kolaylaştırmak için ingiliz donanmasını abluka mevzilerinden dışarıya çekmek veyahut ricat savaşı yapmak suretile düşmanlarını mayın maniaları üzerine veya kendi denizaltı bekleme mevkilerine çekmek istiyorlardı.

Bu maksatlarla yapılacak olan bir ricat savaşına başlamak hususundaki hareket serbestisi tamamen kendi elimizde bulunur.

Sırf akademik bir tetkik yapabilmek için böyle bir halin esas itihaz edilmesi gerektir.

2 — Ricate hangi ande başlamalıdır ?

Daha aşağıda izah edileceği üzere, küçük savaşı en gayri müsaıt bir savaş şekli olduğundan bu savaşın muhakkak ziyata ihtimal verilemeyecek bir menzilden yani: Uzun mesafeden ve torpido atışı menzili haricinden yapılması iktiza eder. Bu hususta bülümle kuvvetlere teknil top çapları için esas olacak sabit bir kıymeti adediye verebilmek müşkuldür. Ancak ameli bir kaide olarak: Düşmandan en geç 200 hektometre bir mesafede ricat savaşı için icap eden rota ve teşkilâtın alınmış bulunması lazımgelir demek aşağı yukarı maksada vefa edebilir.

24 - I - 915 tarihindeki (Doggerbank) savaşında alman gemileri ingiliz esas kuvvetinden 230 hektometre mesafede iken ricat rotası üzerinde bulunmakta idiler.

Şimdi her iki muhasının yekdiğerine mukabil rotalarda olmak üzere 20 mil süratle birbirine yaklaştıklarını kabul edelim, bu takdirde ricat edecek olan tarafın aksi rotaya dönmesi lazımgelir. Yukarıki sürate nazaran devir esasında mesafede 24 hektometrelük takarrüp hâsıl olur. O halde düşmandan daha (224) hekto mesafede iken yani normal rüyet mesafesinin hemen hemen gayelerinde bulunulurken ve hatta bazı ahvalde ana kuvvetler henüz yekdiğerlerini görmeden ricate başlanması iktiza eder. Bu düşünce bize iyi bir keşfin mevcut bulunmasının kıymetini meydana çıkarmaktadır. Takip edenin sürati ricat edeninkinden fazla olmadığı ve mesafe 200 hekto olarak muhafaza edilebildiği ve savaşta uzun devam etmediği takdirde talih yaver olursa kısa bir düellodan sonra zayıtsız olarak durum kurtarılabilir. Fakat takip edenin sürati ricat edeninkinden fazla olacak olursa ricat savaşının devamı esnasında savaş mesafesinin gittikçe kısalacağını dikkat nazarna almak iktiza eder; bu takdirde savaş üssülbarekemiye vâsıl oluncaya veyahut takviye kuvvetlerimiz yetişinceye veyahut ta gece karanlık basıncıya kadar devam eder. Bu sebepten ricate başlama esnasında düşmandan mesafenin hesap ve tayini hususunda aşağıdaki basit düstur kullanılır:

$$A = M + \frac{m}{K_s} \cdot (D_s - K_s) \cdot 18,52 + Y$$

Bu düsturda :

A = Ricata başlarken düşmandan olan hektometre olarak mesafe.

M = Hektometre olarak arzu olunan asgari savaş mesafesi.

m = Mil olarak üssübahrının veyahut kendi takviye kuvvetlerimizin mesafesi.

Ks = Mil olarak kendi süratimiz.

Ds = Mil olarak düşman süratı.

Y = Teşkilât değiştirme esnasında hektometre olarak mesafe yaklaşması.

Şimdi adedi bir misal verelim :

M = 200 hektometre.

m = 60 mil.

Ks = 20 mil.

Ds = 22 mil.

Y = 24 hektometre olsun.

Bu takdirde :

$$A = 200 + 111 + 24 = 335 \text{ Hkm. olur.}$$

Burada üssübahrımızın mesafesi yerine karanlık basıncaya kadar geçecek olan zaman nazarı dikkate alınmak istenildiğinde $\frac{m}{K_s}$ yerine gece basıncaya kadar geçecek saat adedi = Z konulmalıdır. Evvelki misalimizde bilfarz Z = 3 saat olarak kondukta aynı tarzda hesaplama yine A = 335 hektometreyi bulur.

Bu misalde, adedi kıymetlerde hiç bir vehile mübalâğa etmeksizin farzetmiş olduğumuz duruma nazaran yapılan hesaptan, kuvvetler bayındır tevazü hâsıl oluncaya kadar imhayı mucip bir savaştan içtinap etmek istediğimiz takdirde düşmandan yuvarlak hesap daha 18 mil mesafede iken ricata başlamışlığımız yani düşmanla saatlerce savaş temasına gelmemekliğimiz icap etmektedir. Zamanımız da hava keşiflerinin çok uzaklara kadar ulaşabilmesi dolayısıyla buna mutlak bir imkân mevcuttur. Şimdi keşfin herhangi bir su-

retle aksadığını ve muhasımların yekdiğerini ancak 200 Hkm. lik bir mesafeden gördüklerini kabul edelim:

Bu takdirde yukardaki misaldeki adedi kıymetleri aynen kabul etmek şartıyla yapacağımız hesabat neticesinde $M = 200 - 135 = 65$ Hkm. olur. Şu halde düşman, gece basıncaya ve yalut üssübahrkemize kuvvetlerimiz vâsıl oluncaya kadar, imhakâr bir menzil olan 65 Hkm. ye kadar yaklaşabilecek demektir. Bu sebepten yukardaki gibi yapılacak kısa bir hesap komutana ricat savaşına başlamakta artık bir maksat olup olmayacağı veyahut başka bir savaş novile neticei kal'îye savaşı yapılarak sonuna kadar doğuşmek mi muvafık bulunacağını meydana kor. Bununla beraber fevkalâde ahval, faraza hava durumunun değişmesi ve S. bu hususta belki daha bahut bir tesir icra edebilir. Fakat açıkça bir nokta tebellür etmektedir ki o da ricate vakti zamanile yani kabataslak düşünüşle takdir edilenden daha çok uzak bir mesafeden başlanılması lâzım gelmiştir.

Yürüttüğümüz bu mütaleattan büyük savaşta almanların Şimal denizinde ileri hareket adı verdikleri çıkışlarını mesafelerini sırf bu yoldaki muhakemelerin nası talidinde saik olduğun aşikâr surette göze çarpmaktadır. 1 No. li grafik 1 - 5 mile kadar sürat üstünlüğü takdirinde müdafie yaklaşma hakkında bir fikir vermektedir.

Grafik : 1

300 Hkm. mesafeden 150 Hkm. mesafeye yaklaşmak için 1 - 5 mil sürat fazlalığına göre yaklaşma müddeti.

Sûrat fazlalığı

mil

5 — 1 Saat 37 Dak.

4 — 2 Saat 1 $\frac{1}{2}$ Dak.

3 — 2 Saat 42 Dak.

2 — 4 Saat 3 Dak.

1 — 8 Saat 6 Dak.

3 - Hangi noktaya kadar ricat olunmalıdır.

Herhangi bir ricatin kuvvetler arasında denkleşme temin edilecek noktaya kadar yapılması lâzımdır. Bu ise takviye kuv-

vetlerinin yetişmesi, mühim tahkimat sahasına vâsıl olmak, düşman kuvvetlerinin ayrılması veya yahut ta düşman kuvvetlerinden teması kesme suretile vaki olabilir. Bu sonuncusu yalnız mesafeyi artırarak açmak suretile değil hava ve gün durumunun değişmesiyle de mümkündür. Kuvvetlerdeki denkleşmenin bozulmasının derecesi bu anı yaklaştırır veya uzaklaştırır. Düşman maneviyat itibarile zayıf bulunduğu veya yahut savaşta kazanmış bulunduğu üstünlüğü hasmının peşinden şiddetle saldırmak kendisince کافی görmediği takdirde bu denkleşme düşmanın batı ve çekingen bir şekilde takibe girişmesiyle kısa bir müddet sonra tekrar teessüs edebilir. Bu hususta esas düşmanın arzusuna ramolmaya mecbur kalmamak, yani: Düşmana kuvvetle karşı koyabilmek için her fırsattan istifade etmektir. Düşmanın hararetle takibe girişmesi yüzünden meydana vermiş olduğu her za'fından istifade edilmelidir. Eğer mukavemat gösterilmeyecek olursa bu takdirde durum (Gemisini kurtaran kaptandır veya yahut Allahın seven tutmasını) şeklini alır ki bu hal denizde mutlak bir imhayı mucip olur. Büyük savaş filozofu general von Clausewitz kara savaş hususunda geriye çekilmenin kısa kademeler halinde yapılmasını ve kuvvelli tutulan artçı vasıtasile müsait arazi kesimlerinde şiddetle müdafaaı tavsiye etmektedir. Bu zat aynen diyor ki: (Büyük komutanların ve savaş tecrübesi olan orduların ricatleri daima yaralı bir arslanın geriye çekilmesine benzer.) Clausewitz' in bu teşbih ile neyi murat ettiği anlaşılmaktadır.

Denizde arazi parçaları ve kesimleri yoktur ve za'fın gizlenip örtülebilmesi imkânları ise azdır; daha doğrusu oyun açık elle oynanır, bu sebepten denizde Clausewitz'in kastettiği şekilde bir artçı savaşı muvzu bahis olamaz, bilakis ricat savaşının eldeki kuvvetlerin hayati umumiyesile yapılması icap eder.

Manevi cihete gelince: Kara savaşlarında maneviyatın bozulması tehlikesi deniz savaşlarındakine nazaran haylice fazla olduğu aşikârdır. Zira savaş yapmakla meşgul olan deniz aratı için topun dışı durumunun veya yahut geminin rotasının hiç bir ehemmiyeti yoktur. Düşmanın bir alabandası

gemiyi her an geriye çevirebilir. Şu halde bizzat komutanın kendisi panige tutulmadığı müddetçe, böyle bir geri dönüşün, bir kara kıtasının ricatında maneviyatın sarsılabilmesi gibi, bir ehemmiyeti hiç bir zaman mevcut değildir. Büyük savaşta vaki bulan deniz savaşlarında mürettebatın maneviyatın azalmasının komutanın kararına müessir olduğu hiç bir vak'a mevcut değildir. Bilakis Falkland savaşından sonraki ricat savaşında yalnız yüksek kahramanlık misallerine şahit olmaktayız.

4 - Ricat savaşı hangi teşkilâtla yapılmalıdır ?

Bu hususta daima silâhlardan en iyi istifade edilmeğe imkân verecek bir teşkilâtın seçilmesi tabiye bakımından aşikâr olan bir kayıptır. Topçudan en iyi istifadeyi bordo ateşi temin eder, bu sebepten nazari olarak provahattı veya yahut düşmana nazaran mümasip kurtarıcı olmak üzere dik bir omuzlukhattı temini gayret edilmeğe değer bir teşkilâttır. Bu sebepten takip edilecek kat'i netice alınabilecek mesafelerde savaşa tutuşmağa icbar etmek suretile nihayetlenen ricat savaşlarında en nihayet her iki tarafta da daima bu teşkilâta rastlanır. Her nekad savaşı kuvveti ve sürat itibarile İngilizlerin kabir bir üstünlüğü olmasından ötürü Falkland savaşı ricat savaşına bir ders misali olmazsa da, fakat Falkland savaşında da durumu yine böyle olmuştur. Bu savaş daha ziyade, zayıf olan düşmanın emin bir mesafeden plansız bir surette ateş altına alınarak batırılması şeklini arzeder ki burada İngilizler, hattâ en basit topçu tabiyesi düşüncelerini bile dikkat nazara almamışlardır. Hiç şüphe yok ki mahiyeti itibarile bir ricat savaşı olan beraber seyirle savaşlar da vardır; fakat biz akademik tetkiklerimiz için çok uzak mesafeden başlanılan ricat savaşını esas tutmuş olduğumuzdan bunu inceleyeceğiz.

Bu tarzdaki ricat pruvanın kıça tutulmasına saik olur; bu sebepten ateş kuvvetinden istifade için muhasımlardan her ikisinin de geniş bir teşkilât seçmesi yani: Bordo yahut omuz-

lukhattı intihap etmesi lâzımgelir. Şayet hat, 24 - İkincikânun 915 Doggerbank savaşında olduğu üzere, kısa ise bu takdirde omuzluğun fazla miktarda veyahut az miktarda dik bir omuzluk olması bir rol oynamaz. Fakat uzun bir hatla tekni gemileri ateş ettirebilecek bir duruma getirmek istediğimizde, yalnız kötü bir omuzluk mevzuubahs olur.

Savaşı esas itibarile yapan ağır toplardır, bu sebepten ricatla geri çekilen taraf, hattını uzatmak maksadile savaş kruvazörlerini yanlardan birisinde veyahut diğerinde koalla - nacaktır. Diğer kuvvetlerin kâffesi menzil haricine alınır, yalnız rehber kruvazörlerle birlikte filotillâlardan bir kısmı ve küçük kruvazörler yanlara alınabilirler. Bunlar bulunduıkları bu mahalden hücumla kaldırılabilir veyahut düşmanın hü - cumlarını defî ve fari bususunda kullanılırlar.

Takip eden taraf ise savaş kruvazörlerini (veya seri savaş gemilerini) yüksek süratlerinden istifade ederek düşmanın yanlarına yandan taarruzlar tevcih etmek için kullanacaktır. Bu takdirde bunlara, ateş menzili haricine olmak üzere, hafif kuvvetler refakat eder. Bu hafif kuvvetler, kendi savaş hattımız için yan rasnığı yapmak (Sautlupton) ın 24 - İkincikânun - 915 ta yaptığı gibi) bakımından çok kıymetlidirler. Geri kalan kuvvetler hattın gerisinde mevki alır ki bunların faaliyeti sakatlanan kendi gemilerimize yardım etmek ve lüzumu halinde bunları yedeğe almağa inhisar eder. Bunların vazifeleri meyanına mûsadere edilecek gemilerin donatılması da ithaf edilebilir :

Şekil — 2 bir ricat savaşındaki başlangıç durumunu sematik bir surette, gösterir; uçak ve denizaltı hücumlarının dikkat nazarına alınması amelîyatta çok yavaşık bir teşkilâtın sakınılmasını icap ettirir. Amelî sahada bu teşkilâtın mesafeler ve istikametler itibarile şekilde resmedilmiş bulunan durumdan haylice gevşek olacağı düşünölmelidir.

5 — Hangi süratle seyretmek lazımdır

Büyük savaşın tecrübeleri bütün savaşların en son yol ile yapıldığını göstermektedir ve bu mantıktır. Zira mûsait



Şekil — 2

Bir ricat savaşının başlangıç durumunu gösterir yema.

tabiye durumu almak için bir yarış başlayacaktır. Ricat savaşında takip olunan taraf düşmanından kurtulmak ve yahut kendisine kuvvetler arasında denkleşme temin edecek noktaya mümkün olduğu kadar süratle varmak ister; ciddi olarak kafî netice almak isteyen muakip ise o da aynı suretle yüksek süratle seyretmek mecburiyetindedir. Ancak enerjisinin

noksanlığından veyahut bir kapana düşmekten korkarak çekingen takip ettiği takdirde her iki taraf ta mütema - diyen azami süratle seyretmiyecektir. Yalnız geriye çekilen taraf muakibini bir plân mucibince peşinden çekmek istediği takdirde düşmanı kendisine yapışmış durumda bırakabilmek için süratini de tenkis edecektir. Fakat kaide olarak her iki tarafın yüksek süratle seyretmesi esası haktır.

6 — Tabiyevi durumun münakaşası

Her iki tarafın da ateş edecek duruma getirebileceği top adedini aynı olarak kabul etmek mümkündür. Bittabi muha - sımılardan biri veya diğerinin ateş kuvveti itibarile üstün olabileceği durumlar da olabilir. Bilfarz almanların küçük kruvazörlerinin kıç ateşi baş ateşinin iki misli kuvvettedir. Fakat genel olarak bugünkü gemilerin baş ve kıç ateşleri aşağı yukarı aynı kuvvetle olarak kabul edilebilir. Omurga hattı istikametinde ateş etmek her iki muhasının da menfaat - lerine uygun değildir. Eskiden, savaşların yakın mesafe - lardan yapıldığı devirlerde, bir husus ricat eden taraf için başlıca bir mahzur olarak zikredilir ve ricat eden tarafın kıç kısmı ve binaenaleyh dömen ve pervane tertibatının hassaten isabetlere maruz bulunduğu, buna karşılık takip eden tarafın ise baş kısmında yalnız komuta kulesi tehlikeye maruz bu - lunduğu söylenirdi. Bu husus bugünkü savaş menzillerinin çok uzun olmasından dolayı isabet zaviyelerinin dikleşmesinden artık mühim bir rol oynanmayacaktır ve bilhakkı Doggerbank savaşında da almanların Blücher zırhlı kruvazörü ilk isa - beti her iki ocaklık demirinin ortasına golmek üzere baş üstünden almıştır. Baştan gelecek mühimce denizler hazi ah - vable başa ateşi iz'ac edebilir. Fakat yeni haltharp gemilerinin baş üstleri çok yüksek olarak inşa edildiklerinden bu hal ancak nadiren vaki olabilecektir. Bu sebepten sırf topçuluk bakımın - dan normal şartlar dahilinde her iki muhasının durumu yek - diğerine müsavıdır denilebilir.

Buna bedel torpito tabiyesi bakımından : Durum tamamile başkadır. Bu hususta rüçhan aşkâr surette takip edilen taraf -

tadır. Tekatu zaviyesi her iki taraf için de aynı derecede gayri müsaittir. Fakat atış menzili ricat eden taraf için, takip eden tarafın torpitosunun müddeti seyri esnasında torpitosunun seyrine karşı hareket ederek katedeceği mesafe kadar, artar. Bilakis takip eden taraf için ise torpitosunun müddeti seyri esnasında hedefin atış hattı istikametinde veyahut aşağı yukarı bu isti - kametle uzaklaşmasından dolayı menzil azalır. Halbuki savaş, yukarıda söylendiği gibi azami süratlerle yapılacağından takip eden taraf torpito atışı yapmak hususunda fîli bir imkana sahip değildir. Kezalik takip edilen taraf ta uzun mesafeden torpito atışının isabet ihtimalinin azlığından dolayı hattın torpitosunu atarak kullanmağa hemen hemen teşebbüs etmiye - cektir. Buna zammieten bilhassa baştan gelen torpito gemi sevk ve idare heyeti tarafından kolayca görüleceğinden bundan kaçınma yapılabilir. Maamafih ne de olsa torpito atışına imkan bulunması ve zamanımızda az izli veyahut ızsız torpito yapıl - mağa savaşınası takip eden tarafı ihtiyatlı harekete mecbur kılar. Dönüş anında torpito atış menzili normal haddine inse dahi üstüne dönülmekte geç kalınmasma cevaz yoktur. Torpito atışının esas kıymeti, bilhassa hattın yanlarına tabiye oluna - bilen kruvazörler ve torpilotolar tarafından kullanılabilme - sindedir. Bir hususta ise ricat eden tarafın durumu daha üstün - dür. Ricat eden taraf yanlara tabiye edeceği kruvazör ve torpilotolarla kolayca ve hissettirilmeden düşman hattına torpito salvoları yapılabilir.

Takip eden taraf için ise ancak hafif kuvvetlerinin sürat - lerinin fazla üstünlüğü takdirinde torpito hücumu yapılabilmek derecede bunları çok ileri sürbilmek imkanı hâsıl olur. İngi - lizler için Doggerbankta botların kâfi derecede ileriye sürmeğe imkan hâsıl olamamıştır. Kuvvetli hafif kuvvetlerin torpito hücumu yapmak veya böyle bir hücumun def'i maksadile yanlara tabiyesi bir zarurettir. Kezalik ricat eden tarafın münferit bot - larının bulundukları hattın hissettirmeksizin atış yapmaları da iyi tesirler temin edebilir.

Takip eden taraf ya rotasını muhafaza eder, ki bu takdirde isabet ihtimali vardır, yahut hücum eden botları daha iyi ateş

Şayet seyrine devam edecek olursa geriye sarkmış olan gemisini feda etmiş olur. « Doggerbank savaşında Blöcher gibi » ve bu gemi düşmanın üstün kuvvetlerine bir ganimet olur, aksi takdirde aynı suretle süratini tenkis etmek mecburiyetinde kalır, veyahut ta geriye düşmanın üzerine dönerek bir kat'i neticeli savaşa tutuşmağa mecbur olur. Halbuki kendisinin ricat hareketile maksadı bilhassa düşmandan yakasını sıyırmak olduğuna göre o halde bu gibi ahval karşısında bilmecehüriye düşmanın arzusuna baş eğmek ıstırapında kalır. Ricat savaşında uzak mesafelerden vaki olan ateşmelerden sonra ciddi ateş savaşı tahaddüs edecek duruma gelindiğinde yukarıda tasvir olunan şekilde hasar ve sakatlıkların hesaba katılması iktiza eder ki bu da takip eden tarafın üstünlüğünü meydana kor. Ve bu keyfiyet bir ricat savaşına geç değil bilakis çok erken ve uzak mesafelerden bağlanılmasına ihtiyaç bulunduğunu ispat eyler.

6 — Bir ricat savaşının cereyan tarzı

Yukarıda bir ricat savaşının tabiiyeti esaslarını izah etmiş bulunduğumuzdan bu savaşın cereyan tarzının da akademik olarak mütaleası bazı teferruatı incelemek bakımından istifadeli olacaktır.

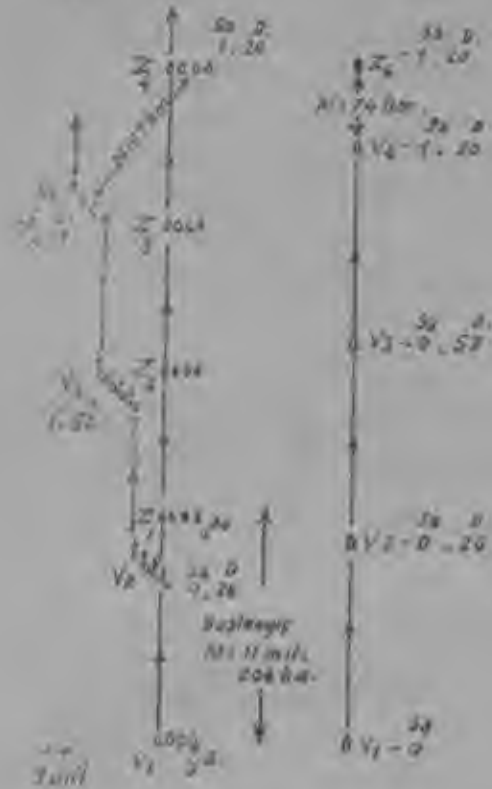
Takip eden taraf ricat edenle savaşa mümkün olduğu kadar çabuk tutuşmağa çalışır. Takip eden taraf, düşmanın gemilerini yaralamağa ve sakatlamağa muvaffak olduğu takdirde yalnız hasmının savaş kudretini zayıflatmış olmakla kalmaz aynı zamanda süratının de azalmasına seik olarak bu suretle hasmını, ya sakatlanan gemilerin ganimet olarak kucağına bırakmağa veyahut ta kat'i neticeli savaşa tutuşmağa icbar etmiş ve böylece gayesine en iyi şekilde ulaşmış olur. Bu sebepten, takip eden taraf için kâide olarak: - « Azami ateş süratle ateş etmek, müessir top menzeline mümkün mertebe süratle sokulmak ve bu esnada o anda ateş altına alınması mümkün olan hedefler üzerine ateşi konsantra etmek » esası caidır. Ricat eden taraf için ise yapılacak şey bittabi

müdafaa maksadile « Savaş mesafesini mümkün mertebe uzak tutmak, topçu ateşle takip eden meflûç bırakmağa ve bu suretle kuvvetler arasında denkleşme temin etmeye » uğraşmaktır. Ricat eden taraf, hava şeraiti müsait olduğu takdirde, sun'î sis ve baca dumanı kullanmak suretile düşmanın ateşinden bir müddet korunabilir. Bununla beraber bu takdirde kendisi de bir müddet zarfında ekseriya ateş kesmek mecburiyetinde kalır. Doggerbank savaşında bu gibi ateş fasilaları, sureti mahsusada tertip edilmemiş olmasına rağmen kendiliğinden vaki olmuştur.

Takip eden taraf yalnız prova toplarını değil teknil topları ateş edebilecek duruma getirmeye çalışacaktır. Bunu temin için yapacağı hareketler aynı zamanda kendisini düşmanın zayıf noktalarına doğru manevralar yapmağa sevkeder. Düşmanın bu zayıf noktaları ise yanlarıdır. Düşmanın yanlarına taarruz birinci derecede savaş kruvazörlerinin vazifası olup ricat eden taraf ta bunlara karşı aynı suretle yanlarına aldığı kruvazörlerle mukabele eder. Fakat mümkün icabında bizzat savaş hattının bir kısmı ile de düşmanın yanlarına doğru manevralar yapabilir. Bu asrın başında Amerika deniz mecmualarında « Yawing - makaslama » isbir çözünen bu gibi usullerden bahsolunmuştur. Bu usule nazaran yan gemisi 4 kerte daha çarkedecek ve diğer gemiler bunu takip edecekler ve 6 dakika sonra tekrar eski rotaya döneceklerdir. Filhakika bu manevra müteaddit defalar tekrarlandığı takdirde dirisalar ve atış zaviyeleri düzelmiş ve düşman yatına bir tazyik yapılmış olur. Bununla beraber bu işi yapabilmek için sürat üstünlüğü ilk şarttır. Aksi takdirde bu manevra yapılırken geriye sarkılmış olur. Şekil — 3 « Yawingmakaslama » denilen bu manevrayı gösterir.

Bu şekil, takip eden tarafın 36 dakika içinde yalnız toplarını tam bir surette kullanmağa muvaffak olduğunu değil aynı zamanda ricat eden (Z) için (Z₁ - V₁) durumunda hattını omuzluğa almağa veyahut düşmanı üzerine doğru çevirmeye icbar eden bir zaruret hâsıl olduğunun da göstermektedir. Bu şeklin sağına resmedilmiş olan şekil, (V) in mevkii, yalnız

Şekil - 3



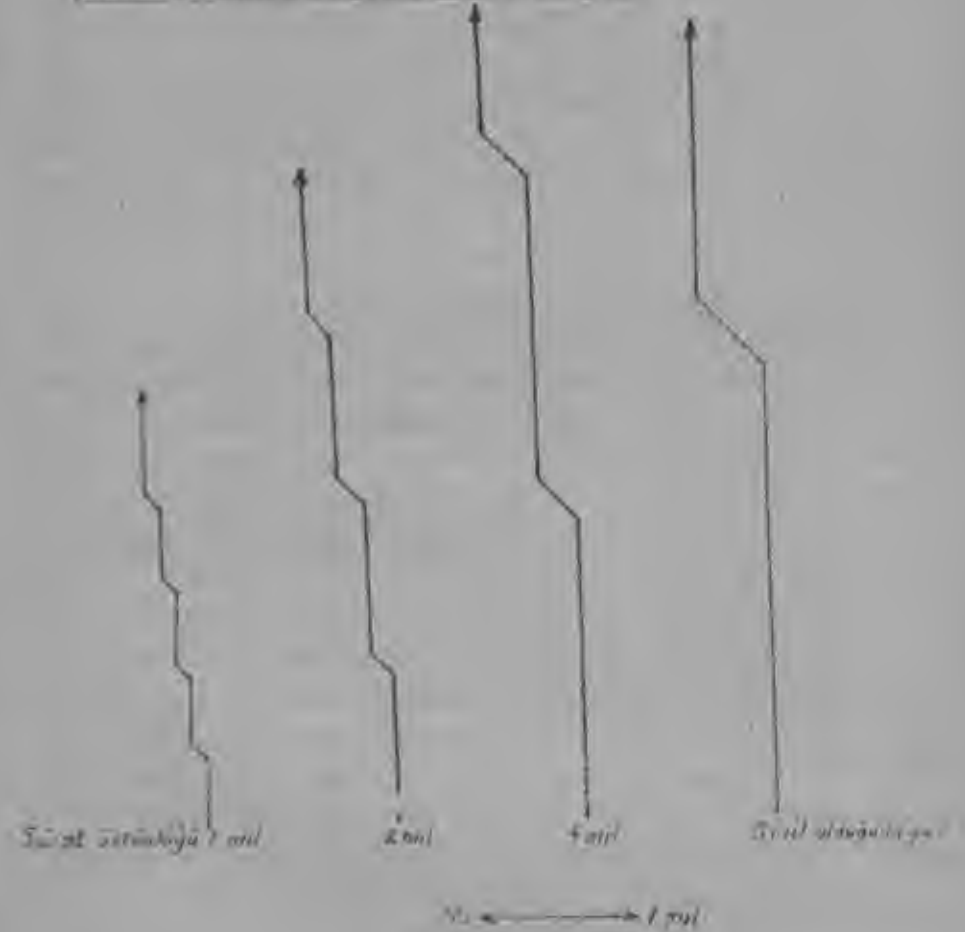
Şekil - 3

Ricat eden, süratli 18 mil (S_1)
 Takip eden, - 24 mil (V_1)
 Başlangıç mesafesi 204 km.

yan gemileri « Yawing » yaptığı takdirde, süratli gemilerin hattın yanına tabiye olunması lâzımgeldiğini veyahut iptizam ve irtibatın muhafazası için hattın orta kısmının zaman zaman süratini indirmesi iktiza ettiğini göstermektedir. Uzun müddet azami süratle seyirden dolayı fazla takat sarfedilmiş buluna-
 cağından yol kesmek suretile gösterilecek bu kolaylığın hoş karşılanacağına şüphe yoktur. 6 mil sürat üstünlüğü farzedilmek suretile tertip edilen yukarıdaki şekildeki misalde bu nokta bilhassa çok açık bir suretile meydana çıkmaktadır.

Şekil - 4 (Yawing - makaslama) hareketinin muhtelif sürat üstünlüğüne nazaran tesirlerini göstermektedir. Bu şeklin gözden geçirilmesi ancak sürat üstünlüğünün ehemmiyetli suretle fazlalığı takdirinde bu manevradan kısa bir zaman sonra muvaffakiyet beklenebileceğini meydana koymaktadır.

« Yawing » yapıldığına göre
 yana sürülme ve mesafenin azalması :



Şekil - 4

Ricat eden tarafın buna karşı alacağı müdafaa tedbiri, hattın omuzluğa almak suretile düşman hattına muvazi bulun-
 durmaktan ibarettir. Fakat düşman bu manevrayı kendisinin

her iki yana birden tevcih etmiş bulunmuşu takdirde bu tarzda hareket ihtiyar olunamaz. Bu manevranın bu tarzda her iki yana birden sık sık tekrarlandığı düşünülürse takdirde ricat eden taraf için nihayet bir « V » şekli tahaddüs eder ki bunun geride kalan sivri kısmına karşı, takip eden taraf hattının ortası rota tutmuş olur; bunun neticesi ise ricat eden için tahammül edilmez bir durum hâsıl olur. Bu sebepten ricat eden taraf vakti zamanile başka bir savaş nevi'ne geçmeğe veyabut herhangi bir başka suretle nefes almağa çalışmağa mecburdur. Bu hususta bilfarz torpitobotların hücumu kaldırılması mevzu bahis olabilir, fakat bu takdirde hücumu kaldırılan botları kaybedilmiş saymak ictiza eder. Çünkü bunlar hücumdan sonra kendi hatlarına iltihaka hemen hemen muvaffak olamazlar. Binaenaleyh komutanın torpitobotları mı - veya muhripleri - feda etmek yoksa savaş kabul etmek mi lâzımgeldiği hususunda kat'i kararını vermesi lâzımdır. Şayet birinci şıkkı ihtiyar edecek olursa mağlûbiyeti kabul etmiş demektir, zira diğerlerini kurtarmak maksadile bunları kurban vermiştir. Savaş kabul ettiği takdirde ise düşmanın arzusuna bilmeceburiye ramlanmış demektir. Bu sebepten verilecek karar çok kесindir ve bu gibi buhranlı anlarda savaş goze almak lâzımgelir.

Her nekadarkı yukarıda verdiğimiz izahatta yanlara yapılacak tazyiklerin savaş nevi'nin değiştirilmesini muvafık olacağını söyledikse de bu tarzda harekete sâik olacak diğer bir mücbir sebep ta ricat eden tarafın gemilerinin süratlen düşmesidir. Yaralanarak hareketten kalan gemiler ya kendi akıbetlerine terkolunur ve bu takdirde düşmanın muvaffakiyeti kabul edilmiş olur veyabut düşman üzerine döndülür ve bu hareketle de düşmanın arzusu is'af edilmiş olur. Ricate devam olunduğu takdirde yaralanarak hareketten sakıt kalan bir gemi için yapacak iş ancak varlığını düşmana pahalıya satmaktan ibaret kahr. Şayet bu gemi hareket kabiliyetini tamamiyle kaybetmiş bulunuyorsa torpito silâhı ile taarruza kalkarak düşman hattına bir tazyik yapmağa çalışır. Doggerbank savaşında almanların Blücher zırhlı kruvazörünün hareket tarzı kahr

bir üstünlüğe karşı hareketten sakıt kalan bir geminin kahramanca yaptığı son asavaşa parlak bir misal teşkil eder. Bu gemi batıralineaya kadar bir saat müddet düşmanın kendisine yaklaştırmamıştır. (Şekil : 5) e bakın.

Blücherin durumuna düşen ve boynı uzun bir düşman hattının üzerine doğru sarkmış bir geminin torpito silâhı vasıtasile kendisinden tasmini kaçınmağa ve uzaklaşmağa mecbur etmesi hali her zaman vaki olabilir. Bu tarzda hareket neticesi hiç olmazsa ricat eden filo üzerine vaki topçu tesiri mühim derecede ız'ara nâtilmiş olur. Fakat şurasını da unutmamalıdır ki takip eden tarafın meflûc kalan bir düşmanı batırmak için esas kuvvetile buna bağlanarak oyalanması çok esassı bir hatadır. Bu işin ya hafif kuvvetlere bırakılması veyabut, duruma nazaran meflûc kalan düşmanın ateş kudreti hâla fazla bulunuyorsa, bunun takibin sonunda geriye dönülerek - bittabi bu iş için hafif kuvvetlerle temas muhafazası şarttır - imha olunması veyabut ta gece bastırma göre torpito hücumları ile yok edilmesi imkânları vardır. Eğer takip eden tarafın ana kuvvetleri komutanı yaralanmış ve hareketten sakıt kalmış düşmana bağlanıp kalacak olursa düşmanın ana kuvveti kaçıp kurtulmak suretile emeline nâil olur. Bde bile bu tarzda bir hareket ihtiyarına ancak takip eden tarafın kendisini kısmi muvaffakiyetle ictifa edecek derecede sarsılmış hissetmesi bir sebep teşkil edebilir. Aksi takdirde böyle bir hareket irade kudretinin za'fına delâlet eder. Bu hususta komutanın karakteri, esas rolü oynar. 24 - 1 - 1935 Doggerbank savaşında amiral (Beatty) sancak gemisinin ağır yaralanmış olmasına rağmen takibe devam ettiği balde iradeleri zayıf olan mayyet komutanları almanların Blücher zırhlı kruvazörünün imbâsı ile ictifa ettiler.

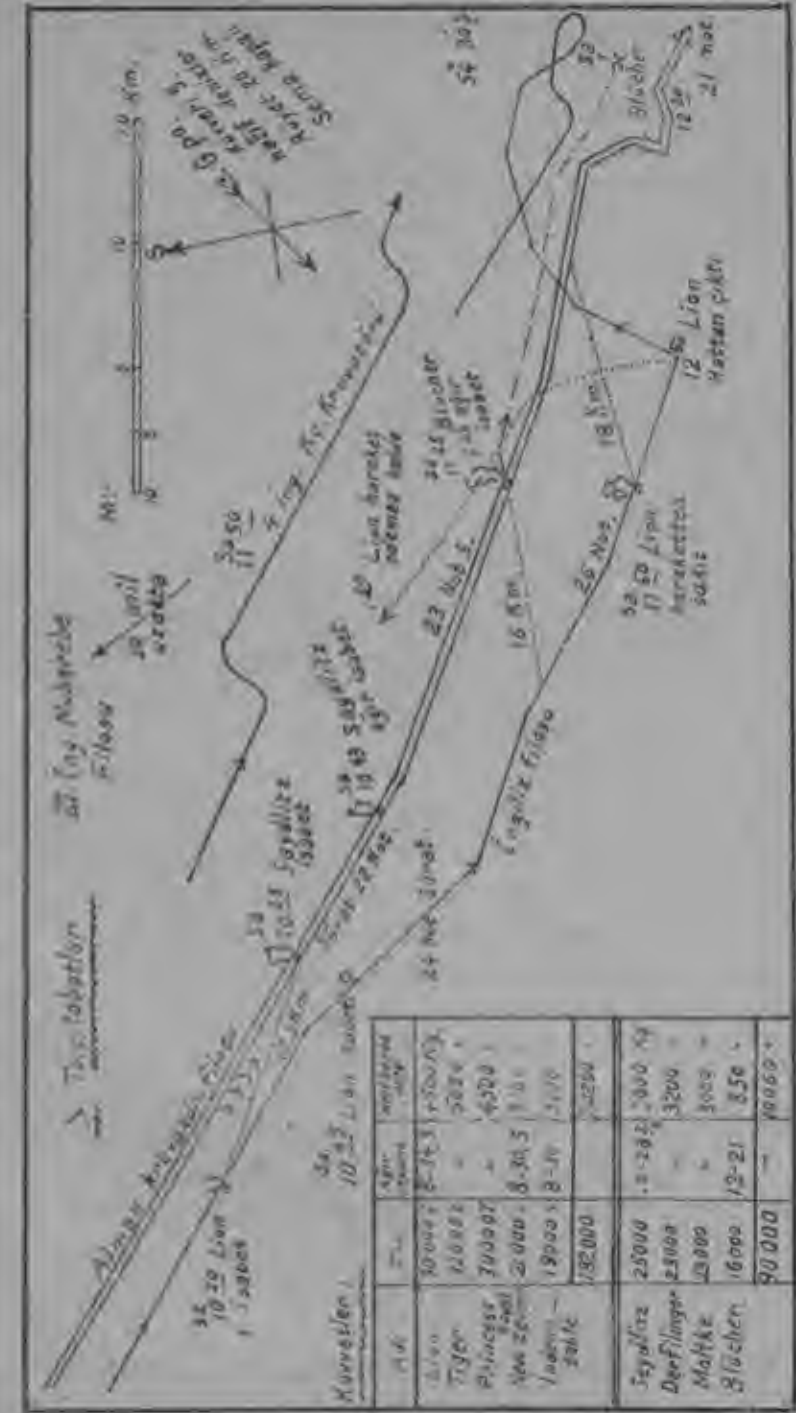
Ricat eden taraf yaralanarak meflûc bir halde kalan kendi gemisini setir ve himaye etmek istediği takdirde düşmanın üzerine dönmesi lâzımgelir. Ricat eden tarafın bu hareketi yüzünden, düşmanın ihtiyar edeceği harekete ve topçu tabiyesi durumuna - rûzgâralı tarafı - nazaran ya beraber seyirle savaş veyabut bir daire savaşı hâdis olur. Fakat şu nktas

açık olarak göz önünde tutulmalıdır ki: Yapılacak savaş artık kal'î neticeli bir savaştır ve burada ricat düşüncesinin hiç yeri kalmamıştır, bu düşünce kafadan tamamen silinmelidir. Gözü geride olanı kal'î neticeli bir doğuş yapmasına imkân yoktur; netekim Çoşma savaşının sonunda rus donanmasının imha olmasının sebebi rısların hassaten «Wiladiwostoka gitmek» fikrine saplanıp kalmalarıdır. Bir kere savaşa tutuşuldu mu artık ricat hattı hiç dikkat nazarına alınmaksızın sonuna kadar doğuşulmalıdır. Düşman mağlûp edildiği takdirde seyir hattımız düşman bir müddet için bu hattımızı kesmiş olsa dahi, serbest kalır. Böyle durumlarda savaş sırf tabiye bakımından yapılmalıdır, diğer hususların kâfesi ancak sonra düşünülebilir. Takip eden taraf içi, savaşın ilk safhalarında seri kuvvetlerini ileriye ve düşmanın yanlarına sürmüş bulunması, düşmanın kendi üzerine dönmesi takdirinde, - evvelce ileriye sürmüş olduğu kuvvetler düşmanın ağır toplarıyla uzak mesafede tutulmaya mecbur kalan hafif gemiler dahi olsa - katlanılan fedakârlığı değer bir fayda temin eder. Şayet düşmanın her iki yanına karşı hareket yapılmış bulunuyorsa bu takdirde düşman hangi istikamette olmak üzere üstüne dönerse dönsün takip eden taraf hafif kuvvetlerle torpito tabiyesi itibarile fevkalâde müsait bir durumda bulunur. Bu mevkiilerin ehemmiyeti ana kuvvette daha önce vukua gelmiş bulunan tahribatın fazlalığı nisbetinde artar. İleriye gönderilen kuvvetler düşmanın yalnız bir yanına müessir olmak üzere sevk edilmiş bulunduğu takdirde bile bu kuvvetlerin mevcudiyeti ricat eden tarafın karar serbestisine tesir ederek bu kuvvetlerin bulunduğu tarafa doğru, hiç değilse istemiyerek bir geri dönüş yapmasına saik olur.

Daire savaşı ve beraber seyirle savaştan başka torpito-botları veya muhripleri de beraber hücum attirmek şartile hattımızın tam tertip düşman üzerine atılması da mevzu bahis olabilir. Böyle durumlarda torpitobot ve muhriplerin, bütün zâflarıyla, yalnız başlarına düşman üzerine sevk edilmesi ancak yarım bir tedbir olur. Böyle bir hareketin manası hücumun akabinde ricate devam edebilmek için nefes almağa ça-

24. E. Kân. 915
DÜĞGER BANK MUHAREBESİNİ GÖSTERİR UMUMİ KROKİ

Şekil-5.



hışmak demektir. Yoksa ket'i neticeyi almak için ciddi bir arzuya detâlet etmez.

Doggerbank savaşında tesadüfen vuku bulan bir sürü sanssızlıklar da savaşa tesir icra etmiştir. Birinci derecede alman amiralinin kararına müessir olan İngiliz ana kuvvetinin yakınlarda bulunmasına ihtimal vermesidir. Halbuki hakiki duruma nazaran almanların bir daire savaşı yapmağa çalışmaları onları belki de kısa bir zamanda muvaffakiyete götürebilirdi ve böyle bir savaşı kabul ettikleri takdirde İngiliz ana kuvveti ancak geç yetişebilecekti. Bundan başka alman sa - vaş kruvazörlerinin, torpitobotlar ile beraberce hücumu kalk - maları, İngilizlerin müsait olan bu anda tesadüfen rota de - ğiş - tirmiş olmalarına rağmen, almanlar için yine muvaffakiyet temin edebilirdi. Alman hattının böyle bir hareketi Blücherin yakasına yapışmış ve 70 - 100 isabet temin etmiş bulunan in - giliz gemilerini bu kafıraman geminin yakasını bırakmağa mecbur bırakacak ve binaenaleyh Blücher de hayli nefes al - mış bulunacaktı. Şüphesiz ki bu geminin kurtarılması artık imkân dahilinde değildi, fakat Blücher İngiliz kruvazör filosunu şiddetli ateşle kendisinden uzak tutmak olduğundan torpitobot - larla hiç olmazsa mürettebatını kurtarmağa imkân vardı. Blücheri bunalmış olduğu bu durumdan kurtarmak için yapı - lacak bir taarruzun hiç şüphesiz evvelâ garp ve badehu şimal istikametinde olmak üzere icra olunması iktiza ederdi. Savaş sürütimin yüksekliği avaya tutuşmuş bulunan alman gemilerini Blücherden çok uzaklaştıracağı yolundaki iddialar hiç te doğru değildir, çünkü: Alman gemileri istedikleri gibi süratlerini tanzim edebileceklerinden bu hususu kollamak ellerinde idi. Bundan başka diğer alman gemilerinin herhangi birisinin sür - atten düşmesi düşmanın ganimetini artıracak yolundaki iddia her nekadar doğru ise de fakat buna karşı haklı olarak de - nilebilir ki bu takdirde İngiliz sahillerinin bombardımanını ve kendi üssünden uzakta bir savaşı daha baştan itibaren göze almamak lâzım gelirdi.

Düşman torpitobotlarının gündüz hücumundaki hakiki teh - like o zamanlarda da - bilâhare savaş tecrübesinin öğrettiği

üzere - hakikatten çok fazla tahmin edilmişti. Bu saydıklarımız elde vesaik olduktan sonra tetkikle akla gelebilen şeylerdir. Bu sebepten maksadımız alman komutanının kararını tenkil ve onun kıymetini azaltmağa uğraşmak değil ancak bu gibi durumlarda seçilecek şıkkın; ya tek bir geminin ziyanına katlan - mak veyahut tekmil kuvvetleri düşman üzerine saldırarak mu - vaffakiyet teminine uğraşmak olduğunu izah etmektir. Bu husus ricat savaşının karakteristik bir vasfıdır. Eğer savaşa tutuşmuş bulunan gemiler yalnız başlarına açık denizde bu - lunmuş olsalardı amiral Von Hipperin kat'i neticeli bir sa - vaşa baş vuracağına şüphe edilemezdi. Amiral Hipperin ricate devam etmeye karar vermesine sebep esas hareket plânının ter - tibindeki yanlışlık dolayısıyla ana vatanda hâsıl olmuş bulunan zihniyet ve bu zihniyetin kendisinde tevhit ettiği görüştür. Bu nokta hareket plânlarının tanziminde sevkulceş şartlarına uy - mayan kayıtların taktik safhalarda komutanların kararına nasıl tesirler icra ettiğini göstermek ilâharile çok enteresandır.

Şimdi ricat savaşı esnasında savaş yapan esas kuvvetlerden hafif kuvvetlerin ayrılarak sevk edilmesi - Falkland savaşında alman küçük kruvazörlerinin ayrılarak sevkı gibi - hakkında da bir kaç kelime söyleyelim :-

Bu husus tabiyede « Kuvvetleri toplu bulundurmak » esası ile tezat teşkil eder. Zayıf gemiler için en iyi sefir ve himaye kendi ana kuvvetlerine istinattır. Bu istinattan vaz geçilmesi, bu himayenin mukavemetine artık inanılmadığı - hakikatî hal - de Falkland savaşında olduğu gibi - böyle bir istinadın so - nuna erdiğine bir alâmettir. Bu gibi ahvalde süratli olan gemilere hiç olmazsa kısmen olsun savunmak imkânı veril - mek istenir. Şayet savaş sahnesi yakınlarda karşılama mev - kü almış kuvvetlerimiz yoksa kaçan gemilerin etrafa saçılmış durumunda dağılmaları çok muvafık olur. Bu gibi ahvalde savaş kudretinden ziyade sürat ehemmiyet kazanır. Bu da - ğılma sayesinde takip eden için kaçan gemileri yakalayarak savaşa tutuşmak keyfiyeti güçleştirilmiş olur. Takip esna - sında takip eden tarafın en süratli gemisinin ricat edenin en

süratli gemisini hasım olarak seçmesi şüphesiz ki ideal olan şekildir. Bununla beraber bu iş dağılma dolayısıyla müşkülleşir. Falkland adaları savaşında almanların Dresden kruvazörü - nün kurtulması İngilizlerin en seri kruvazörü olan Glaskow'nun başlangıçtan itibaren Dresdenin peşine yapışıp kalmamış olmasındandır.

Ricat savaşlarını sonu ya mağlûp olarak dağılmak ve bundan sonra umumiyet üzere takip ve imdadır veya hatta takip eden tarafı geriye dönmeğe veya istenilen noktaya - bilt-farz kendi takviye kuvvetlerimizin müdahalesine imkân bulunan yere - doğru çekmeğe imkân hâsıl olabildiği takdirde muvaffak kıyettir. Bu ikisi arasında ise muhtelif şekil ve nevide yarım muvaffakiyetler ve ademî muvaffakiyetler de vaki olabilir.

Ricat eden taraf savaşı gece basmaya kadar ovalanmağa muvaffak olduğu takdirde teşkilât o geceye uygun olarak değiştirilmelidir. Genel olarak ana kuvvet pruvahattı teşkil eder, hafif kuvvetler ise toplu olarak geriye örtmek için kullanılır. Buna mukabil takip eden taraf hafif kuvvetlerinden kuvvetli bir öncü teşkil eder ve ileriye de temas muhafızı gönderir. Ana kuvveti sureti umumiyede tek sıralı bir teşkilâtta seyrederek. Fakat düşman botlarının hücumu tehlikesine karşı değişmek ve gevşek teşkilâtta secebilir. Ricat eden taraf için esas gaye düşmanı defî ve lart suretile teması kesmek, takip eden taraf için ise bu teması temin etmektir. Her iki muhşımın tabiye sahasındaki hareket tarzlarına bu gayeleri esas alır.

Çıkarılan neticeler

- 1 - Ricat savaşı kuvvetlerin ifadesi değildir.
- 2 - Bazı durumlarda, yakın bir zamanda kuvvetler arasında bir denkleşme beklenildiği takdirde, bu savaş şeklinin tatbiki hak kazanır.
- 3 - Kuvvet denkleşmesi, yolsuz düşman gemilerinin geriye kalması, takviye kuvvetlerimizin yaklaşması, salûl tahkimatımızın müdahalesi, kendi manialarımıza veya denizaltı gemisi bekleme mevkiehimize ulaşmak ve nihayet gecenin basması suretile olabilir; gecenin basması yalnız düş-

mandan sıyrılmayı temin etmekle kalmazaynı zamanda, ricat eden taraf ağır kuvvetler itibarıyla zayıf ve torpitobol ve mihripler itibarıyla üstün bulunduğu takdirde, tabiye ve harekât bakımından önemli faydalar kazanır.

- 4 - Sürat her iki taraf için son derecede büyük bir ehemmiyeti haizdir. Her iki tarafın süratleri arasında çok fark bulunması ricat savaşını tatbik imkânlarını hayli tahdit eder.
- 5 - Ricate çok uzak mesafeden başlanılmalıdır. Geç başlanacak olursa ricat tavaşının ehemmiyet ve kıymeti kalmaz. Bu sebepten ricate vakti zamanile başlamak esastır.
- 6 - Ricat eden tarafın yaralanıp kalacak gemileri zayıf listesine geçmiş sayılmalıdır. Bu zayıf ya simeye çekilebilir veya hatta savaş nev'ini değiştirmeye mecburiyet hâsıl eder.
- 7 - Şayet savaş kabul etmek durumu hâdis olursa ricat düşüncelerini bir tarafa atarak sırf tabiye bakımından sonuna kadar döğüşülmelidir.
- 8 - Takip eden taraf düşman ana kuvvetini peşine musır ve ımanlı bir surette yapışmalıdır, geriye sarkan düşman gemilerini savaşla batırmak için ovalanıp kalmağa cevaz yoktur.
- 9 - Ricat savaşları daima tehlikelerle dolu ve tesadüflere son derecede bağlıdır. Bu sebepten askeri bakımdan hakikaten sempatik değildir. Fakat zayıf olanlar bu savaş nev'ini bir plan dahilinde tatbik etmekten fariğ olamazlar. İâkin bu takdirde, yine tekrar edelim ricate vakti zamanile başlanılmalıdır.

Yabancı savaş tarihinden bir inceleme

Askeri mahkeme hükmile cezalandırılan
İngiliz donanma komutanları

İngiliz donanma komutanlarının savaşı kazanamayanlarını - dan bazıları askeri mahkemeye verilmiş muhtelif cezalara uğratılmış hattâ biri de bir hattıharp gemisinin kaptanı - vertesinde kurşuna dizilmiştir. Bu cezaların donanma personeline yaptığı fena tesiri incelemek faydalı olacaktır. Bu yazıları okuyacak arkadaşlarımızın, bu amirallerin mes'uliyet derecesi hakkındaki zâtî bir kanaat hâsıl edebilmesi için mes'uliyete sebep olan savaşların nasıl sevk ve idare edildiğini hatırlatacağım.

1. Amiral Mathews (Mesivs)

1740 tan 1748 senesine kadar sürmüş olan Avusturya veraset savaşı esnasında İngilizlerin Akdeniz kuvvetleri komutanlığına 1742 senesi mayısında amiral Mathews verilmişti. « İspanya veraset savaşında » yararlık göstermiş ve 1742 senesinde koramiralığa (Jecikliğe) yükselmiş olan bu komutan iyi ahlâkî, hıskatî, madun sıfatla haatî ve kararında sabit bir subay ise de aksi tabiatlı bir amirdi. Donanma komutanlığını kabul etmezden evvel filo komutanlarından teğamiral « Lestock » un [1] değiştirilmesini istedi ise de kendisine verilmiş olan vade kolak asılmadı. Mathews, Fransızların Toulon limanını 22 ay müddetle sıkı abluka etmiş ve Fransızların müttefikî olan İspanyolların İtalyadaki ordularına takviye kışatı göndermelerine engel olmuştu. İspanyol filosu da Fransızların Toulon filosuna itihak etmişti. Müttefik donanma komutanı Fransız amirali « de Court » (do kur) 1743 senesi II. Teşrininde İspanya filosuna Cenova'ya kadar refakat etmek emrini aldığından müttefik donanma

[1] 1743 te koramiralığa yükselen Lestock idare edilmesi güç bir madun, sert bir mafevk cesur fakat kırmızı kördüğüm bir subay olup bahriyede hiç sevilmemişti. Mathews donanma komutanı olduktan sonra kendisine karşı hürmetlilik gösteriyordu.

19 - Şubat - 1744 te dış limana çıktı. Fransız donanma komutanına ancak taarruza uğradığı takdirde savaş yapmasına dair talimat verilmiş halbuki İngiliz amiralinin taarruz etmesine de müsaade edilmişti. İngiliz donanması - her biri 60 tan fazla top taşıyan - 28 hatlı harp gemisinden mürekkep olup başkomutan ve merkez filosu komutanı Mathews öncü filo komutanı amiral Roley, artçı filo komutanı koramiralığa yükselmiş olan Lestock idi. Müttefik donanma da 28 hatlıharp gemisinden mürekkep olup amiral « de Court » başkomutan ve merkez filosu komutanı, « Gabaret » öncü filo ve İspanyol amirali « Navarro » da artçı İspanyol filosu komutanı idi. « de Court » her ne kadar İspanyol gemilerini Fransız gemilerinin arasına taksim etmek istedi ise de İspanyol amirali buna razı olmadı [1].

İspanyol filosundan üç gemi merkezdeki Fransız filosuna eklendi.



Toulon savaşı

22 - Şubat - 1744

[1] 22 - Nisan - 1676 da Fransızlara karşı müttefik Holanda ve İspanyol donanmasının komutanı olan Holandalının namî amirali « Reuter » de

Toulon savaşı, 22 - Şubat - 1744 :

21-şubatta müttefik donanma denize açıldı. İngilizler müttefik donanmaya yaklaşmağa gayret ettilerse de rüzgâr hafif ve karşı taraftan ölü denizler olduğu için yaklaşamadı. İngiliz artçı filosunun merkez filosundan mesafesi açıldı. Lestock bu arabığı kapamağa çabalamadı. Müttefik donanma, gece İngiliz keşafı farketmeden mesafeyi aştı. 22-şubatta gün ağarırken İngilizler gevşek nizamda ve uç gemisile hattın son gemisi arasında 9 millik bir mesafe olduğu halde « Sicie » burununa 12 mil kible keşiflerle cihetinde ve hasminin 8 mil şimali garbünde seyreliyordu. Müttefik donanma iskotaları iskeleden kullanarak pruvalatında orsasma cümle gidiyordu. Lestock merkez filosuna hemen yelkenlerini arttırttı ise de saat 6,30 da Mathews da düşmana yetişmek gayretile bütün donanmaya yelken arttırmayı emrettiğinden artçı filo merkezden takriben 5 mil uzak kaldı. Saat 8 de iskotaları iskeleden kullanarak orsasına seyirle taarruz için pruvalatı teşkil emredildi. Rüzgâr kalmış olduğundan bu manevra saat 11,30 da öncü ve merkez filoları tarafından ağır ve kusurlu olarak yapıldı. Bu sırada « pruvalatı » işareti toka bulunduğu esnada « taarruz ediniz » işareti de çekilmiş ise de Lestock taarruz işaretine cevap vermedi. Müttefikler oldukça montazam seyretmekte olup yalnız artçı ispanyol filosu biraz geride kalmış ve bunlardan da hattın sonundaki 5 gemi daha geriye sarkmıştı. İngilizler yavaş yavaş hasımlarına yetişiyorlardı. Saat 13 te « Mathewz » in komutan gemisi olan « Namor » ispanyol amiral gemisi « Real Felipe » yi ve İngiliz öncü filo komutanının amiral gemisi « Barfleur » de Fransız amiral gemisi « Terrible » i bordalamıştı. Mathews bu anda amiral gemisile laşkasına sevreterek « Navarro » nun amiral gemisine tabanca menziline kadar yaklaştı. Öndeki « Norfolk » ve arkasındaki « Marlborough » hattı harp gemileri de kendisine uydu. Düşmanın savaşa girişmek istemiyeceği endişesi « Mathews » i donanması iyi bir dü-

« Augusta » savaşında ispanyol gemilerini Holanda gemilerinin arasına karıştırmak istemişse de ispanyol amirali buna razı olmamış ve yenilmeğe sebep olmuştu.

zen almazdan ve artçı filosu yaklaşmazdan evvel taarruza sevketmişti. Amiral Roley de ona uyarak laşkasına seyre başlayıp Fransız amiral gemisinin üstüne gitti, kendisine, gerisinde bulunan iki gemi tarafından da yardım edildi. İspanyol ve İngiliz gemileri az yelkenle ve pek ağır volla savaş yapıldı. Bundan müttefiklerin merkez ve öncü filolarının arası açıldı. İspanyolların geriye sarkan 5 gemisi de ağır ağır yaklaşmakta idi.

Mütetaki İngiliz gemilerinin bazıları savaşa gayet az girişmiş hattâ, bazıları da hiç girizmemişti. Öncü filonu ucunda üç İngiliz gemisi, müttefik donanma öncü filosunu orsadan ticaretle ederek İngiliz donanmasına rüzgâr üstünden iki ateş arasına almasına engel olmak üzere düşmana saldırmamıştı. Halbuki bu maksadı temin için bu gemilere uzak mesafeden ateş açıp onları meşgul etmek lazımdı. « Berwik » in gerisindeki üç İngiliz gemisi Fransız merkez filosuna ilhak edilmiş olan üç ispanyol gemisile uzak mesafeden savaş yaptı. İngiliz merkez filosunun baştan dört gemisi de ispanyol gemilerle uzak mesafeden savaş yapmış sonra « Poder » e ateş açmış ve bu gemiyi ağır hasara uğratmış idi. İngiliz merkez filosunun son dört gemisi - Hasımları olan ispanyol gemileri henüz hattaki yerlerine yaklaşmadığından - savaşa girişmediler. Halbuki bu gemiler düşman hattını yarıp ispanyol filosunu iki ateş arasına alabilirdi. Sonradan namı donanma komutanı olan « Berwik » gemisinin komutanı kapitan « Hawke » kendisinden çok kıymetli olan « Diamant » i savastan kaçırdıktan sonra « Poder » ismindeki ispanyol gemisine uzak mesafeden ateş edildiğini görünce öncü filodaki yerinden ayrılarak bu gemiye yaklaşip teslim olmaya mecbur etti. Amiral Mathews şiddetle savaş yapıyordu. Her ne kadar « Norfolk » gemisi ispanyolların « Constante » gemisini tahrip ederek battan çıkarttı ve « Reale Felipe » ile « Isabella » ismindeki ispanyol kalyonları ağır zayıyata uğradı ise de İngiliz kalyonları da arınlarından o kadar hasara uğramışlardı ki, hasımlarının düzgün durumundan istifade edemediler. Mathews bir ateş gemisine, ispanyol amiral gemisini tutuşturmak emrini verdi ve bu gemi de müthiş bir ateş altında ilerledi ise de hedefine varmazdan evvel havaya uçtu.

Mathews savaşa başladıktan takriben 3 saat geçtikten sonra, müttefik donanma komutanı « de Court », ispanyollara yardım etmek üzere, öncü filosuna orsadan dönüş emrini verdi. İngiliz öncü filosu da onlar gibi dönüş yaptı. Geriye sarkmış olan beş ispanyol gemisi bu sırada yetişerek amirallarının yapmakta olduğu savaşa giriştiler. İngiliz artçı filosu da savaş sahnesine yaklaştı ise de havanın kalmış olmasından dolayı 5 ispanyol gemisinin savaşa girişmesine engel olmadı. Bu sırada Mathews savaşı kesip iskotaları sancaktan kullanarak orsasına seyirle pruvahattı yapılmasını emretti. O, ağır ağır yaklaşmakta olan fransızları bekliyerek savaşa tekrar başlamak üzere, hatına düzen vermek istiyordu. Manevra iyi yapıldı. İngiliz merkez filosunun gerideki gemileri ile ispanyolların son gemileri arasında aykırı seyirle bir savaş oldu. Yaklaşmakta olan fransızların nizamı bozuldu. İspanyol gemileri amirallarının etrafına bir yığın halinde toplandı. Rüzgârın kalmış olmasından bütün manevralar çok sürüyordu. İki tarafta da kargaşalık çıkarak yeni bir intizam tesis edilinceye kadar karanlık bastı. savaş ta bu suretle bitti.

İngilizlerin 3 gemisi ağır hasara uğramış ve Mathews amiral gemisini ertesi gün, aldığı hasardan ötürü, değiştirmişti. İngiliz öncü filosundan 80, merkez filosundan 200 kişi ile 2 geri komutanı ölmüştü. İspanyolların « Poder » hattıharp gemisi zaptedilmişse de fransızlar tarafından geri alınmış ve ertesi gün denizlere dayanamadığından yakılmıştı. İspanyollardan savaşa giren gemiler çok hasara uğramış, amiral gemisinde 500 kişi ölmüş ve yaralanmış, bu geminin komutanı ile ispanyol amirali « Navarro » savaşın başlangıcında ağır yaralanarak güverteden çekilmiş ve gemi ikinci komutanı olan bir fransız subayı tarafından kullanılmıştır. Fransızların zayiatı hafiftir.

Bu savaş tabii bakımından kat'i neticesizdir. Çok defa İngilizlerin bir kazancı olarak gösterilirse de pek te haklı değildir. Çünkü her ne kadar müttefikler Cenovaya gitmekten vaz geçtilerse de 23-şubatta fransız filosu ispanyollar ile ingi-

lizlerin arasında seyrederek İngilizler tarafından taciz edilmeden « Kartajena » ya gittiler. Fransız donanması da nisanda taciz edilmeden « Tonlon » a döndü. İngilizler bu müddet zarfında « Minorka » adasının « Port Mahon » limanında yattıklarından fransızlar bu keyfiyeti savaşın muvaffakiyeti addetmekte - dirler. Mathews, 23-şubatta düşmanın peşinden gitmişse de İtalyadaki ispanyol ordusu için İspanyada takviye kıtaatı hazırlanmış olduğunu öğrendiğinden müttefik donanmanın kendisini daha cenuba doğru sürüklemesine ve İtalya yolunu açtırmasına meydan vermek istemedi. Mathews, « Port Mahon » a gelince, amiral « Lestock » ı azlederek İngiltereye gönderdi.

Savaşın sonra parlâmentonun tazyikile amiral Mathews ve Lestock ile öncü ve merkez filosundan 11 gemi komutanı askeri mahkemeye verildi. Donanma komutanı « Savaş talimnamelerine riayet etmemek » gibi ağır bir zan altında kaldı. İngiliz Savaş talimnamesi, donanmanın pruvahattında olarak düşman hatlarını yanına sokulmasını ve ikisinin uçları bir hizaya geldikten sonra bir anda dönüşle laşkasına seyrederek karşılarındaki geminin üsüne gitmelerini ve o zamana kadar her geminin hattaki yerinde bulunmasını emretmekte idi. « Mathews » iki donanmanın uç gemileri bir hizaya gelmeden hareketile saldırmayı emrettiğinden divanıharp (askeri mahkeme) kararile hapsedildi. Donanma komutanı her ne kadar talimname metnine aykırı hareket etmişse de düşünce ve hareketi gayet muvafık olduğundan eğer emrindeki bütün gemiler kendisine uysa idi büyük bir muvaffakiyet kazanması ihtimali vardı. Taarruz anı, gayet uygun seçilmişti. Çünkü, ispanyol amiralinin yakınındaki gemiler bütün İngiliz merkez filosunun taarruzuna uğrıyacak, fransızların gelmesine rüzgârın kalması ve İngiliz öncü filosu engel olacaktı. Eğer amiral « Lestock » derhal iskotaları laşka ettirerek apazlama - sına seyre başlatsa geri sarkmış olan beş ispanyol gemisinin kendi filolarına iltihakına meydan vermiyecekti. Mathews, taarruz etmek üzere yavaşık nizamı geçilmesi için beyhude yere saatlerce bekledikten sonra, madunlarına iyi bir misal göstermek ve İngiliz sancağının şerefini kurtarmak için amiral

gemisile yalnız başına laşkasına seyrederek düşmana taarruz etti ise de askeri mahkeme onun bu inisiyativini tanımadı. Kor amiral Mathews, serbest düşünceliler ile tabiye talimnamesinin şemasını takibe taraftar olanlar arasındaki münakaşaya karban olarak divanbârp hükmile bahriyeden ilişkisi kesildi. Bu hüküm ingiliz amirallarının mes'uliyet korkusile tabiye talimnamesinin metnine körü körüne sadık kalmağa mecbur ederek ingiliz donanmasının tedennisine sebep oldu. Clerk meşhur tabiye kitabında haklı olarak : « Bu hüküm ingiliz donanmasının denizlerdeki muvaffakiyetsizliğinin asıl kaynağıdır. » diyor. Aşağıdaki yazdığım 1756 senesindeki « Minorca savaşı » bu mahkeme hükmünün donanma komutanlarına yaptığı dehşetli fena tesire çok güzel bir misaldir.

Amiral « Lestock » ile 11 gemi komutanı verilen emri yapmamak veya savaşa iyice girişmemekle zannatına alındı. Lestock müdafaasında : « Pruvahattı teşkil ediniz » veya « Pruva hattını muhafaza ediniz » manasına gelen işaretle « Taarruz ediniz » işaretinin beraber çekildiğini, halbuki donanma, talimnamenin taarruz için emrettiği mevzii beuüz almamış olduğundan birinci emre yani pruvahattı teşkil emrine muhalif hareket etmeksizin ikinci emri yapamadığını » bildirdi. Bu sun'î müdafa, bâkim heyetini tatmin ettiğinden Lestock beraet kazandı. İngiliz kaynaklarına göre Lestock savaş esnasında : « Mathews istediği gibi hareket etsin. O, bu hareketinden zarar görse bile ben talimnameye bağlı kaldığımdan emniyetteyim. » demiştir. Halbuki Lestock istese - fransız amirali « Tourville » in (10 - Temmuz - 1690) Beachy Head (Biçi Het) savaşında ve (29 - Mayıs - 1692) Barfleur burnu savaşında rüzgâr kalınca 3 ambarlı büyük kalyonlarını filikalarının yedeğinde çektiği [1] gibi - savaş sahnesine çekirebilirdi. Maznun kaptanlardan biri öldü ve biri de kaçı. İkisi beraet kazandı. Yedisinin askerlikten ilişkisi kesildise de bunlardan öncü filonun ucundaki 3 geminin komutanı taarruz etmemek suretile fransız gemilerinin ingilizleri rüzgâr üstünden iki ateş arasına almalarına mâni olduklarını-

[1] Amiral Rittmeier, Deniz savaş tarihi cilt 1, sayfa 438 ve 451

dan ötürü kral tarafından affedilerek yeniden vazifeye alındılar. Öteki suçluların zayıf bir tarzda hareketinin yani şiddetle taarruz etmeyişinin sebebi donanma komutanının maksadını anlayamamış olmaları idi.

Bundan ehemmiyetli dersler çıkarılabilir. Mahan : « Gerek burada gerekse başka fırsatlarda ingiliz komutanlarının gösterdiği liyakatsizlik, biraz da İngilterenin denizdeki üstünlüğünden tam istifade etmediğini anlatır. Bunların hepsini birden korkaklıktan dolayı yanlış hareket ettiğini kabul etmek doğru olmaz. Kabahat bunların fikren hazırlanmamış ve askeri kabiliyetlerinin eksik bulunmuş olmasındadır. Bunun bütün subaylara vereceği ders, savaş saatinin kendilerini hazırkeiz bulmaması ve şerefsizliğe götürmemesi için savaşta karşılaşılacak bütün durumları barışta iyi düşünerek hazırlanmaktır. Bu yolda harekete ihtimali, bir kısım komutanların aksi bir amir olan amirallarının fenalığını istemiş olması da tesir etmiştir. Bu vak'a amirler tarafından madunlarına karşı muayyen bir samimiyet ve hüsnü niyetin tesirini göstermeğe iyi bir örnektir. Amirlerin göstereceği bu samimiyet ve hüsnü niyet ihtimal ki askeri muvaffakiyetler için elzem değildir. Fakat bunlar lazım olan unsurları esaulandırarak yapılması mümkün olmayı mümkün kılar. » diyor.

Bence bunlara aşağıdaki noktaların da eklenmesi lazımdır :

1 — Yüksek emir ve komuta mevkiminde bulunanların emrine verilecek madun komutanlar, başkomutanın sempoisi olan liyakatli ter arasından seçilmelidir. Çünkü ingiliz Admıraltı donanma komutanlığına tayin edilen « Mathews » in dileğini kabul ve söz vermiş olmasına rağmen beraber çalışacağı filo komutanı amiral « Lestock » ü değiştirmemiştir. Lestock ise donanma komutanının bu müraعاتına rağmen değiştirilmeyip bu tarihten biraz sonra koramirallığa da yükselince yukarıda da bildiğim gibi, donanma komutanına hürmetsizlik göstermeğe başlamış ve belki de komutanın mes'ul ettirmek için butarz da hareket etmiştir.

2 — Emir ve komuta mevkiinde bulunanlar arasında sempati olmasa bile memleket müdafaasında birbirlerine yardım etmeleri lazımdır.

3 — Emir ve komuta mevkiinde bulunanların arasındaki geçimsizlik madunu partilere ayırır. İhtimalki bu savaş neticesinde cezalandırılan gemi komutanlarının bir kısmı fikren « Lastock » u iltizam edenlerdendir.

2 — Or - Amiral Byng (Bink)

1757 senesi Martın 14. günü İngilterenin Akdeniz kuvvetleri komutanı ve İngiliz bahriyesinin en kıdemli subayı Or - amiral (birinciferek amiral) Byng askeri mahkeme hükmile « Portsmouth » da bir hattıharp gemisinin kışında kurşuna dizilmiştir. Bu kadar yüksek rütbeli bir deniz subayının müthiş surette cezalandırılması o vakitler çok göze çarpmıştı. Duruşma zabıtları basılmış ve hattâ fransız edibi « Voltaires » onun üzerine bir roman yazmıştı.

« Byng » in yaşadığı devir, « Mahan » a göre, İngiliz bahriyesinin en düşkün zamanıdır. Bu amiral « Toulon » savaşı - şundan sonra donanma komutanı « Mathews » i muhakeme eden hakimler arasında bulmuş ve o zamanki tesiri bir daha unutamamıştı. « Mathews » e verilen ceza İngiliz ulusunu kandırmamış (tatmin etmemiş) idi. Seferberlik kanununa şiddetli maddeler eklendi. Bunların en şiddetlisi olan 12. madde, bir savaş esnasında korkudan, ihmal ve tekasülden veya fena maksattan dolayı gevşek davranan veya yapabileceğini sonuna kadar yapmayanları ölüm cezasile korkutmakta idi. Bu madde ile askeri ruhun yükseltilmesi istenildise de sevk ve idare vasıflarından mes'uliyet almak başkası, doğuştan eksik olan başkomutanların, buhranlı savaş durumlarının icaplarına göre değil, talimnamelere göre hareket etmek tehlikesini doğurdu. Yukarıda bildirilen maddeye çarpan ilk İngiliz deniz subayı amiral Byng oldu. Normal donanma vazifelerinde kabiliyetli bir gemici ve azimli bir mafevk olan bu amiral kendini sevdirek hazarda yüksek mevkilere çıkmıştı. Kendisinin komutanlık vasıfları Fransa ile yapılan savaşta tecrübe edilecekti.

İspanyaya ait olan Minorka adası 1713 te yapılan « Utrecht » barışile İngilizlerin eline geçmiş olup bu adanın o vakitler İngiliz deniz kuvvetlerinin Akdenizdeki hareketi için bu günkü Malta adası gibi sevkulceysi ehemmiyeti vardı. Bu mühim deniz üssü senelerden beri ihmal edilmişti. Bu adanın pek mükemmel bir limanı olan « Port Mahon » un dar ağzına hakim « St. Philip » (Sen Filip) tahkimatının bataryaları her ne kadar kuvvetli de personeli pek azdı. Uzun zamandır savaş tehlikesi olduğu ve 1755 senesi 1. Teşrininde Fransızların bu adaya karşı hazırlıkta bulundukları rivayeti duyulmuş olmasına rağmen, bu adanın ilbayı ile yüksek rütbeli subaylarının çoğu İngilterede izinli bulunuyordu. Akdenizde bulunmakta olan küçük İngiliz filosile bu filonun tamiri için Cebelüttarıktaki bulunan tersane de bakımsız kalmıştı. Her taraftaki bu ihmal yüzünden bir Fransız taarruzu İngilizlerin Akdenizdeki durumunu bozabilirdi. İşte İngiltere hükümeti 1756 senesi başında bu halde iken, Minorka adasını almak üzere « Toulon » da kuvveti bi kıl'anın hazırlanacağını öğrendi. Basiretsiz hükümetinden esasen memnun olmayan İngiliz ulusu Akdenizde işlerin yolunda gitmediğini biliyordu. İngilterenin Akdenizdeki durumunu kurtaracak büyük bir adama ihtiyacı vardı. Bu işe Or - amiral Byng seçildi. 1756 senesi Nisanında bu amiral 11 hattıharp gemilik bir donanmaya komutan tayin edilerek gayet acele Cebelüttarığa gitmek emrini aldı. Bu sırada Manş kapa - lında ve Biskay körfezinde 27 hattıharp gemisinden müteşekkil ayrı bir İngiliz kuvveti dolaşmakta ve muhtelif limanlarda 28 hattıharp gemisi yatmakta idi. Amiral « Byng » in hattıharp gemilerine « Port Mahon » a götürülmek üzere bir alay kara askeri yüklenmiş ve bunları gemilere yerleştirebilmek üzere de gemilerin personeline olan deniz askerinin bir kısmı İngilterede bırakılmıştı [1]. Byng 2 - mayısta Cebelüttarığa gelince, kuvveti bir donanmanın himayesinde olarak 14000 kişilik bir Fransız kolordusunun Minorkaya çıkarılmış olduğunu öğrendi. Bu ada bu kadar fazla insanı kısa bir müddat için bile besleyebilecek kabiliyette değildi. Bütün işler bu ada ile Fransa

[1] Amiral Rittmeier, Deniz savaş tarihi, II. cilt sayfa 136

arasındaki 300 millik deniz yoluna hâkim olmaya bağlı idi. İngilizlerin yapacağı bir iş vardı: Hemen fransızların refakat eden donanmasına taarruz etmektir. Bu yapıldıktan sonra çıkarma kuvvetinin barekâtı suya düşecekti. « Byng » in taarruz kararı İngilterede sabırsızlıkla bekleniyordu.

İngilizlerin Akdenizde bulunmakta olan 3 hatuharp gemilik bir tümeni de « Byng » in emrine girdi. Byng gemilerindeki eksik deniz askerinin yerine Cebelütarıktan kara askeri almak istedi de esasen burada mevcudî az olduğundan istenildiği kadar verilemedi. Byng Minorkaya hareket ettiğini bildireceği yerde, gemilerdeki teçhizat ve mürettebatın eksikliğinden, Cebelütarıktaki tersanenin kıfayetsizliğinden ve takviye kışatının adaya çıkarılması esnasında uğranılacak zorluklardan bahseden şikâyet dolu bir rapor gönderdi. Bunlar, savaşı kazanamaması ihtimaline binaen önceden durumu kortarmak üzere kararsız bir adamın tipik şikâyetleri idi. Savaşı kazanamamak ihtimali raporun sonunda açıkça bildirilmişti. Bu acı raporun İngilterede uyandırdığı hayret tasavvur edilebilir. Kral hiddetlenerek: « Bu adam hiç savaş yapmak istemiyor » diye başırcığı gibi halk ve parlamento da öyle düşünüyordu.

Minorka savaşı, 20 - Mayıs - 1756 :

Donanma 8 - mayısta yola çıkarak 19 - mayısta gün ağarırken Minorkayı gördü. Sen Filip istihkâmında İngiliz bandırası dalgalanmakta olduğundan henüz İngilizlerin bir kayıtlı yoktu. Byng, bu istihkâmı işaret irtibatı tesis etmek üzere firkateynlerini gönderdi de bunlar Fransız donanmasını yaklaştığını görünce geri çekildiler. Fransız donanma komutanı olan « la Gallissonière » ayın 17 sinde bir firkateyn vasıtasıyla düşmanın yaklaşmakta olduğunu öğrenmiş ve adaya yaklaşmıştı. Ayın 18 inden beri rüzgâr şimalden estüğünden, düşmanın rüzgâr üstü tarafını elde etmiş olmak üzere şehrin şimali şarkı tarafında bulunuyordu. 13 hatuharp gemisinden mürekkep Fransız donanmasının dolaylığı görölünce bunun korkulduğu kadar kuvvetli olmadığı anlaşılmış ve « Byng » in kendine güvenmesi artmıştı. İngiliz hatuharp gemilerindeki personel eksikliği o gün firkateynlerin personalından tamamlandı. 20 - mayıs sabahı

gün ağarırken hava puslu ve rüzgâr kalmıştı. Öğleye doğru güneydoğusundan hafif bir rüzgâr esmeğe başladı. Ortalık açılınca Fransızların İngiliz donanması ile ada arasında kible keşileme rotasına seyrettiği görüldü. Pruvahattında seyretmekte olan İngiliz donanması iki filoya ayrılmış olup tümamiral West öndeki filoyu ve donanma komutanı olan amiral Byng de gerideki filoyu idare ediyor ve her ikisi de filolarının ortasındaki gemide bulunuyordu. İngiliz gemileri arasında yüz metre kadar aralık olup düşmana yaklaştıran bir rota üzerinde seyrediliyordu. Fransızlar iskotaları iskeleden kullanıp pruvahattında az yüklenile orasına seyrederek düşmanın bocalayıp taarruz etmesini bekliyordu.

20 - Mayıs - 1756 Minorka savaşı



I. sahne:

İngilizler evvelce iskotaları sancağından kullanarak orasına seyrediyor ve sonradan bağırsız tutamola olmakta bu kortolik döngü yapıyorlar.

II. sahne:

İngiliz öndü filoyu pupasına seyirde taarruza kalkıyor (interopid) sakatlanarak orasını ve ikinci filonun orasını bozuyor.

III. sahne:

İngiliz öndü filoyu Fransız donanmasının üstüne uğrıyor ve Fransızlar rüzgâr altında yeliden bir savaş hattı yapmağa çalışıyor.

(Byng) iskotaları sancaktan kullandırarak donanmasını orsasına seyrettirip düşmanın tam kemere hizasına getirdikten sonra bütün gemilerine bir anda dönüş yaptırdı (1. safha). Bu manevra İngiliz savaş talimnamesinin, mukabil rotaya seyre - den bir düşman donanmasına tesadüfte, yapılmasını emrettiği manevraya tamamen uygundu. İngilizler bu manevradan sonra düşmanın kemere hizasında ve rüzgârı aynı bordadan kullana - rak düşman rotasına 30 - 40 derece meyil ile orsasına seyre - diyordu. İki donanmanın uç gemileri birbirinden takriben 2 mil ve son gemileri de 4 mil kadar açıktı. (Byng), saat 14 te « Taar - ruz ediniz » işaretini verdiği zaman, 1744 senesindeki « Toulon » deniz savaşında olduğu gibi, evvelce çekilmiş olan « Savaş hatına giriniz » işareti hepuz arya edilmemiş (indiril - memiş) bulunuyordu. Bu sırada İngiliz taarruz tarzının mah - zuru bir defa daha tamamiyle meydana çıktı. Çünkü o tarihlerde bugün yapıldığı gibi hattın kertezini değiştirmek suretile ro - tayı düşman rotasına muvazi yapmak bilinemediğinden düş - mana meyilli bir rotadan taarruza geçiliyor ve gerideki gemiler düşmanın top menziline sokuluncaya kadar hattın uç gemileri uzun zaman düşmanın üstün ateşine uğrayordu. İngilizler bu taarruz usullerine bundan sonraki savaşlarda da devam etmişlerdir. Öncü filonun gemileri taarruz işaretini alınca laş - kasına seyredererek Fransız hattındaki mütenazır hasımlarının üzerine dikine gitmeğe başladılar. İngiliz tabiye talimnamesin - deki bu taarruz tarzı kendi ateşinden - bir müddet hemen de tamamen - vazgeçirip düşmanın borda ateşine uğrattı. Çünkü yelken gemilerinin topları bordalarına tabiye edilirdi ve top lumbalarının küçüklüğünden topların dirisa zaviyeleri pek küçüktü. İngilizlerin uç gemileri bu şartlar altında taarruz ederken düşmanın 3 salvosuna uğrıyarak armalarından çok hasar aldılar. Hattaki altıncı gemi olan « Intrepid » pruva di - reğinin mayıstra serenini kaybettiğinden rüzgâr gemiyi orsalatıp aykırıldı. Bunun arkasından giden gemiler de hattı bozma - mak için bu geminin sağından ve solundan geçerken ateşlerine engel oldu (2. safha).

Şimdi amiral (Byng) gerisindeki gemilere iyi bir örnek ol - mak üzere, boca alabanda dönüp düşmana saldırmalı idi. Amiral gemisinin komutanı kendisine « Hemen tam yelken yapıp laş - kasına seyrele, ötekilere iyi bir örnek olmak üzere, yakın me - safe savaşına girişmeyi » teklif etti. Fakat (Byng), mesleği - nin ve hayatının dönüm noktası olan bu anda, amiral « Mat - hews » in divanıharp gününü ve kendisine şimdi tavsiye edilen manevrayı yapmış olduğundan dolayı bu meslek arkadaşının mahkûmiyetine yardım etmiş olduğunu hatırladı. İngiliz bah - riyesinde tarîhi ehemmiyet kazanan : « Hattımı tekrar düzelt - meden taarruz etmek caiz değildir. Aksi takdirde amiral « Mat - hews » i mahkûmiyete sevkeden suçu işlemiş olurum » cevabını verdi. O, sıkışmış olan öncü filo komutanı amirali « Weste » sakatlanmış filosile yardım edeceği yerde, önündeki gemiler hattı girinceye kadar yol kesmek üzere filosuna yelken azalt - tırdı. Bu sırada Fransız hattının uç gemileri yakın mesafe sa - vaşından sakınmak üzere açıldı. Fransız hattındaki diğer gemiler yelkenlerini arturarak sakatlanmış İngiliz öncü filosu - nun önünden geçip onları ateş altına aldı. Bu esnada savaş hattına düzen vermeğe uğraşan (Byng), Fransızların bu ateşine engel olamadı (3. safha).

Bundan sonra Fransızlar boca alabanda tiramola ile iskotaları sancağa kavanca etmiş ve yelkenlerini azaltarak rüzgâr altında aykırı rotada seyrele düşmanın yeniden taarruzunu beklemişti. Bu da o devirde Fransız donanmasının sistematik müdafaa tabiyesi idi. Fransız amirali böyle tabiye talimnamesinin em - rettiği tarzda müdafaaaya çekileceği yerde İngiliz hattındaki kar - gışalıktan ve düşman donanmasının ikiye ayrılmış olmasından istifade etmek üzere, açılan gedikten düşman hattını yarıp İngiliz öncü filosunu rüzgâr üstünden doğru sararak iki ateş arasına almalı idi. Yelken devrinde 76 - 110 toplu kalyonların personali bu gemilerin bir bordasındaki topları donatmağa yettiğinden bu devirde iki taraftan ateş altına alınan gemiler kendini layıkile müdafaa edemiyerek çabuk harap olurdu. Fran - sız donanması adaya çıkarmış olduğu kıtaatın ana vatanla olan muvasala yollarına ancak bu suretle tamamen egemen olurdu.

Hattın önündeki gemilerin sakatlığı yüzünden İngiliz donanması oldukça zayıflamış olduğu için ikinci bir taarruz yapılmadı. (Byng) adanın cennet kıyılarına çekildi. «La Gallissonnière» de onlara yaklaştı. 3 saat kadar süren bu savaşta Fransızların kaybı: 38 ölü, 184 yaralı ve bir gemi ağır sakatlanmıştı, İngilizlerin öndeki 7 gemisinden 45 kişi ölmüş, 162 kişi yaralanmış ve bu gemiler top ateşiyle pek haraplanmıştı. Bu savaş her ne kadar tabiiyevî bakımdan kat'i neticesiz sayılrsa da sevkülceyşi muvaffakiyeti Fransızlar kazanmıştı. İngiliz savaş kurulumunda yüksek rütbeli 17 deniz ve kara subayı amirallarına hak vererek «Fransız donanmasına tekrar taarruz edilemeyeceğine, yeni bir savaşta kaybedilirse Cebelütta - rığın emniyeti ve Akdenizin tecimi bile tehlikeye gireceğine» karar verdi [1]. (Byng) bu yüzden - gemisinde bulunan İngiliz ilbayı bile adaya çıkarmadan - Cebelüttarığa dönmüş ve «Port Mahon» on muhasaradan kurtarılması da suyu düşmüştü. Fransızlar düşman donanmasının takviye edilerek tekrar gelmesinden korktuğu için donanmaları «Port Mahon» düşünceye kadar adanın yakınlığında bulunarak burası düşünce kutaatı acele yükleyip 18 temmuzda «Toulon» a döndü. «La Gallissonnière» in hareket tarzı Fransada beğenilerek büyük merasimle karşılandı ve maresal (büyük amiral) olmak üzere ölen öldü.

Amiral «Byng» in muhakemesi: Savaş hakkındaki havadisler Londraya evvelâ Fransız kaynaklarından ve İngilizlerin tamamen mağlûbiyeti şeklinde geldi. Kainoy bu hava dis üzerine galeyana geldi. Akdenizdeki İngiliz durumunun anahtarı olan Minorka düşmana bırakılmış ve kendileri kadar bile kuvvetli olmayan bir düşmana karşı yapılan bir deniz savaşı gene fena sevk ve idare edilmişti. Krala ve parlâ - mentoya «Byng» in en ağır cezaya çarptırılmasına dair takrirler yağıyordu. Akdenize yeniden takviye kuvvetleri göndermiş olan hükümet, amiral «Byng» in raporunu almadan kendisinin ve ikinci amiralinin yerine yeni komutanlar göndermeye mecbur oldu. Değiştirilen donanma komutanı kendisini

[1] Amiral Rittmeier, deniz savaş tarihi, II. cilt, sahife 141

kat'iyen suçlu addetmiyordu. O, hapsedileceğini ve seferberlik kanununun ölüm cezasıyla tehdit eden XII. maddesi mucibince cezalandırılması istenildiğini «Portsmouth» a gelince öğrendi. Başka suç, bütün kuvvetle taarruza geçeceği yerde sa - vaş hatına düzen vermek üzere «Interpid» in gerisinden giden gemilerin yelkenlerini azaltırması idi. Halbuki «Toulon» savaşından sonra amiral «Mathews» de savaşta hatına dü - zen vermeden düşmana taarruz ettiğinden ötürü cezalandırıl - mıştı. Bundan başka «Byng» in ikinci suçu da sakatlanan gemilerine zaruri tamiri yaptırdıktan sonra mahsur «Port Ma - hon» ı desteklemek üzere her çareye baş vurarak Minorkada kalmamış olmasıdır. Halbuki bunu savaş kurulu imkânsız gör - müştü.

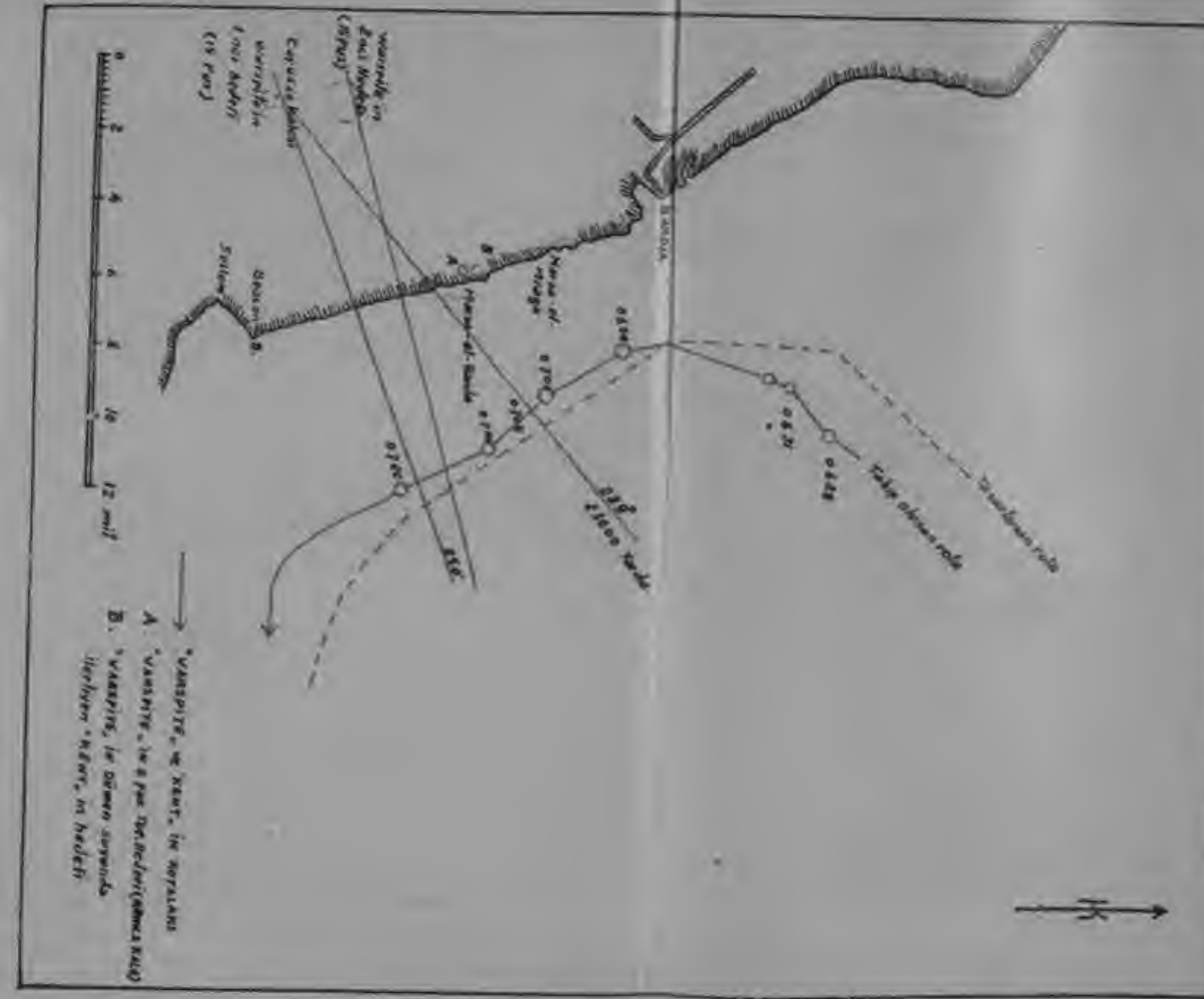
Bu arada minorka adasındaki İngiliz kutaatının teslim ol - duğunu duymuş olan İngiliz ulusunun hiddeti o kadar taşmış idi ki, hükümet mahpus amiralleri haftalarca kıyıya çıkarmayı göze almadı. Askeri mahkemenin lüzum gösterdiği şahitleri toplamak aylarca sürdü. Bu arada «Byng» in lehinde ve aleyhinde pek çok yazılar neşredildi. Hükümet Akdeniz istasi - yonunu evvelden ihmal etmiş olduğundan hakkı tarizlere uğ - radiği için kabahati «Byng» e yüklemekteki enterasesi dola - yısıyla ona şahadet için hiç bir şey yapmadı. Büyük şehirlerde amiralin resmi yakılıyor ve korkak amiral diye çıkarılan balk - türküsü revaç buluyordu.

Bütün İngiltere 28 - I. Kanunda «Portsmouth» ta başlamış olan askeri mahkemenin hükmünü bekliyordu. Muhakeme tamam 3 hafta sürdü. Şahitlerden bir çoğu amiralin lehinde söyledi. Şahsi cesareti hakkında hiç bir münakaşa edilmedi. Minorka adasından ayrılmak suçu tâhî addedildi. Mahkeme en ziyade savaşta tabiiyevî hareket tarzına ehemmiyet veri - yordu. Öncü filodaki gemi komutanları, savaşta «Byng» in yardım etmediğini görünce kendilerini nasıl müşkül durumda bırakılmış hissettiklerini anlatılar. (Byng), müdafasında: «Ken - disini talimnameye tamamen uygun yani doğru hareket ettiğini ancak bir düşünce hatası yapmış olabileceğini, kendisine kat'i - yen ihmal ve tekâsül atfedilemeyeceğini ve ölüm cezasıyla tehdit

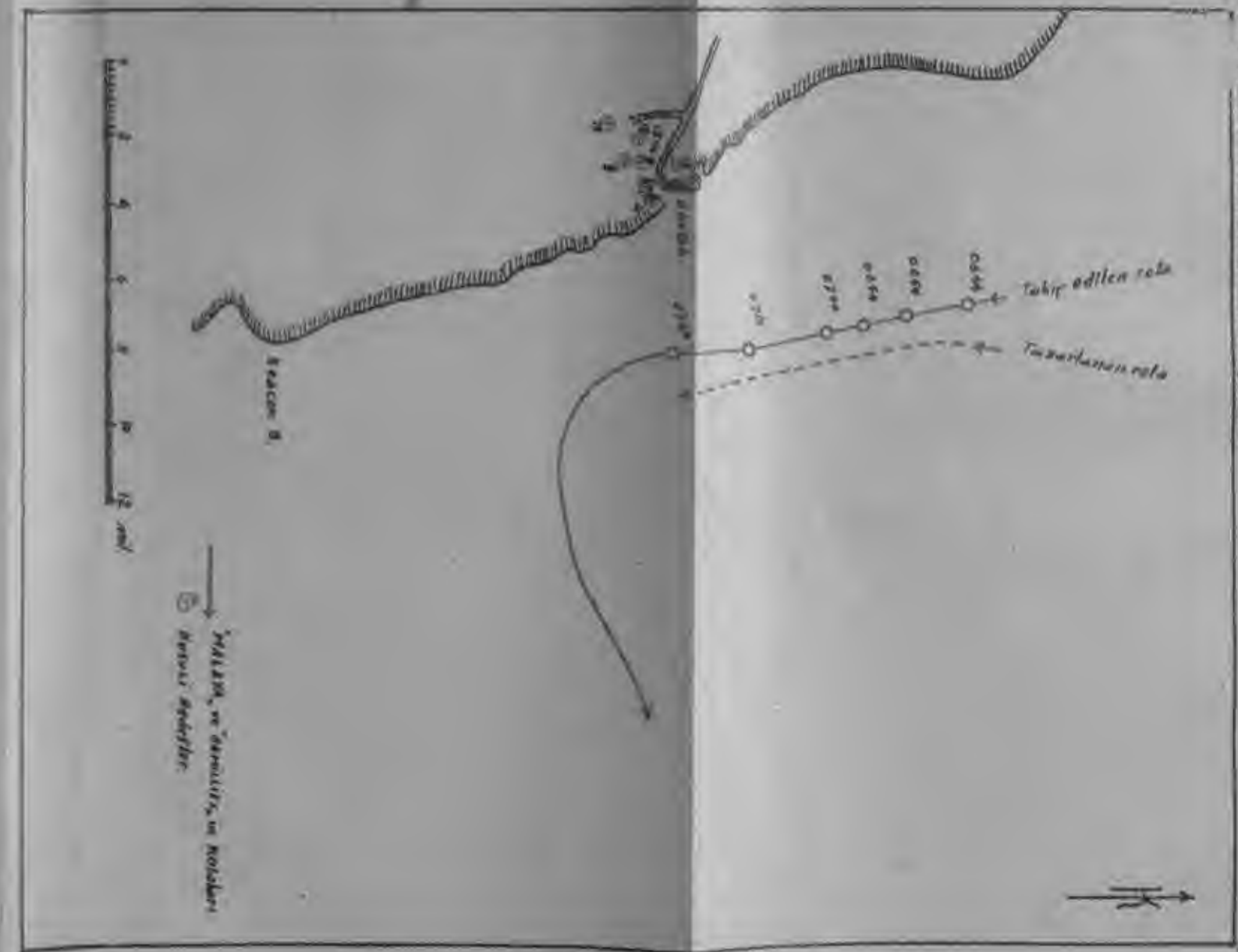
eden XII. maddenin mevzu bahis olamayacağını » söyledi. Bundan başka savaş kurulunun da savaştan sonraki hareket tarzını ittifakla tasvip ettiğini bildirdi. Mahkeme gayet uzun olan hükmünü tamam 5 günde verdi. Maznunun iki suçu vardı. Birincisi, Minorka adasındaki kıtaata yardım için yapabileceğini sonuna kadar yapmamıştı. İkincisi, savaşta da vazifesinde tekasül göstermişti. Birinci suç seferberlik kanununun maddelerine temas etmemektedir. Mahkeme kendisini ikinci suçundan mahkûm etti. Bu suç XII. maddeye tatbik edilerek ölüm cezası verildi. Lâkin amiral, savaşta şahsen cesurane hareket ettiğinden ötürü hakimler müttelifen bu hükmün affını rica ettiler. (Byng) ile dostları daha hafif bir hüküm beklemekte olduklarından buna şaşırdılar. Bir kaç basamandan başka kimse onun hakikaten ölümünü istemiyordu. Her ne kadar bir çok taraflardan krala af dilekleri geldi ise de hükmün hafifletilmesini bile reddettiğinden hükmün tatbik edildi.

« Byng » cesaretli, denizde ve vazifesinde tecrübeli bir asker ise de yüksek bir komutan değildi. Savaş hakkındaki raporına bir çok mazeretler yazılmış olup nefese pek az nimsadi olduğunu göstermekte idi. Gerek muhakemesi esnasında gerek se ölüme giderken metin ve erkeğe davrandı. 17 - Mart - 1757 tarihinde « Spithead » da « Monarch » hattıbarp gemisinin kış güvertesinde kurşuna dizildi.

« Byng » in akıbeti, İngiliz amirallarının buhranlı zamanlardaki durumunu fenalaştırmıştır. Amiral « Mathews » sa-vaşta tabiye talimnamesine uygun hareket etmediğinden, amiral (Byng) ise - bunun aksine olarak - tabiye talimnamesinin metnine sadık kalarak tabii ve icaplara uygun hareket etmediğinden cezalandırılmış. Bu hükümler İngiliz tabiye talimnamesinin sarıf yazılmadığına ve o zamanki İngiliz komutanlarının talimnamelerin mafehumuna değil kelimelerin manasına bağlı kaldığına delalet eder. İşte bu iki hükmün korkusundan İngiliz deniz komutanları tabiye talimnamesine körü körüne bağlı kalmış ve ancak 40 sene sonra amiral « Nelson » (Nelson), Sen Vensan'da savaşın icabına göre



(Kiroki - 23)
1949 Vol. II, S. Kabanez de Mr. Parikh (Cm. I) 17. AGUSTOS - 1940 BARDIANIN II. BOMBARDIANI
Seite 1



17. Nōus. 940 BARDIANIN II. Bumbardman
saiha II. (Kroki-22)

eden
Bunc
ket t
uzun
suğu
yapal
vazife
nun
ikinci
ediler
cesura
hükmi
hüküm
mında
Her r
de hül
edildi.

« B
ise de
poruna
olduğu
se olun
taribinc
güverle

« B
lardaki
vağa
amiral
nin me
etmediği
talimnat
mutanla
mapasın
korkusun
körü kıl

« Nelson » (Nelson). Sen Vensan'da savaşın icabına göre

kendiliğinden battan çıkarak muvaffakiyeti kazandırmış ve malikeme hükümlerinin tesirini izale etmiştir. Sen Vensan sa -
vasında donanma kurmay başkanı olan « Calder » donanma ko -
mutanı olan amiral « Jervis » ile savaştan sonra münakaşa
ederken başkan, « Nelson » un talimnamelere karşı hatalı ha -
reket ettiğini » söylemişti. Buna karşı donanma komutanı
da, « Evet hatalı olduğu muhakkaktır, lakin siz de böyle bir
hata yaparsanız, bu gün Nelsonu affettiğim gibi sizi de affede -
rim » demiştir.

Destroyerlerin büyümesi

Son zamanlarda, deniz kuvvetlerinin inkişafı üzerinde bir çok fikirler ortaya atılmaktadır. Bunlar arasında, « Mr. Pratt » in güttüğü fikirler etüde değer bir mahiyettedir. Mu - maileyh tarafından ortaya konulan düşünceler o kadar çok ve yerindedir ki, bunlar üzerinde herhangi bir kritik yapmakta mütereddit kalınıyor. Bununla beraber, « denizaltı gemilerine karşı muhafız gemiler » hakkındaki görüşleri kritik edilebilir. Bilhassa, tecim filoları için ideal muhafaza gemileri olarak, şalope veya aviso'ların kullanılması yolundaki müdafaaları, münakaşaya açıktır.

Savaş tecrübeleri göstermiştir ki, bir tecim filosunun de - nizaltı gemilerine karşı muhafaza edecek gemilerin sürati, iç - binda tecim gemilerinin süratinden % 20 - 25 fazla olabilece - bidir. Şimdiki şalopeler ise ancak tecim gemilerinin en yavaşları ile birlikte seyredebilirler. Müsellah bir gemiyi faaliyetten düşürecek derecede kuvvetli bir batarya, çok daha fazla bir deplasman istilzam ettiği gibi, şalopeler (zırh eksikliği dolayi - sile bir kruvazörle çarpışmada) çabuk işe yaraymayacak hale gelirler. Tamamen zırhsız hiç bir gemi, kendisi gibi zırhsız gemilerden başka gemilerle, top mücadelesine dayanamaz. Bü - yük savaş esnasında, beler tecim filosu ile birlikte, düşman denizüstü gemilerine karşı koruyucu olarak bir kruvazör veya eski bir saffiharp gemisi gönderiliyordu. Tecim filolarının, düşman top ateşlerine karşı müdafaası için zırhlı savaş gemi - lerine bağlanmakta devam etmiyerek, muhrip, denizaltı gemisi veya uçaklara karşı kullanılmak üzere yalnız daha ufak « anti - submarine » gemilerle mi iktifa etmelidir?

« Mr. Pratt » in, bir muhafaza gemisinde torpil taşımasının lüzumsuzluğu kanaati de sorguya değer bir mahiyettedir.

Muhafaza kruvazörü için, yardımsız olarak dayanılmıyacak çok üstün bir hücum kuvvetile çarpışma halinde, hafif - sub - marine gemisi, hücum kuvvetlerle tecim filosu arasında sisle - yebilmeli ve sis dahiline girmeye teşebbüs eden muhacimleri torpilleyebilmelidir. Az görünür durumda iken denizaltı gemi - lerinin kısa menzil temaslarında, muhripler tarafından torpil - lenebildiğine dair hiç bir misal zikredilemez. Fakat bu, belki de, torpillerin diğer herhangi bir silahtan daha kusurlu kulla - nılmasından ileri gelmiştir. Güverte tüpleri içindeki birkaç torpil çok fazla bir yükü mucip olmayacağından, anti - submarine gemilere mutedil bir torpil teçhizatı ilâve etmek lâzımgelmez mi?

Sonra, « az derin sularda, denizaltı gemilerine karşı donan - manın müdafaası için büyük motorbotların kafi geldiği ve derin denizlerde de, modern bir donanmanın, iyi teçhiz edilmiş uçak elemanlarıyla kendisini denizaltı gemilerinden kornya - bileceği » ileri sürülüyor. Halbuki, az derin sularda, kısa dal - galı denizlere sık sık tesadüf edilir ki, bu durumda geniş bir motorbot az bir sürat yapabilir. (Donanma, limanı terketmek için her vakit havasını seçmekte muhtar kalamıyacağından dolayı, anti - submarine bir geminin teknesi, an fena bir ha - vada da seyir edebilecek derecede geniş yapılmaktadır.) Do - nanma uçakları, uçmaya müsait havalarda, denizaltı gemi - lerine karşı her ne kadar kullanılabiliyorsa da, az görünür durumda iken bunlara karşı korunmakta pek faide vermez. Bun - dan başka, bir donanma savaşında uçaklar denizaltı gemile - rinden ziyade düşmanın denizüstü gemilerine karşı daha isti - fadelî olarak kullanılabilir. Şu halde donanmanın her zaman için anti - submarine gemileri bulunmalı mıdır?

Hulâsa, gerek donanma gerekse tecim gemilerinde birlikte kullanılmak üzere hususi muhafaza gemilerine ihtiyacımız yok - mudur? Böyle gemilerin 22 ile 25 mîli bahri arasında sürati olması ve Diesel motorlarıyla mücehhez bulunması lâzımdır. Silâhları arasında 3 veya 4 adet oniki buçukluk (5 inch) top - larla birçok seri ateşli makineli, güverte tüplerinde taşınan birkaç torpito veya topları bulunmalıdır. Bu, daha geniş ve daha iri bir gözetleme gemisi ve kendi süratine pek yakın sür - atte vasat büyüklükteki savaş gemilerini tepeleyebilecektir.

Bazı kimseler muhriplerin torpitobot olarak kullanılmasına doğru bulmuyorlar. « Çünkü çektiği su çok fazla, hacmi çok büyük, borda sathı çok ve görülmesi çok kolaydır ». Torpito gemisinin donanmaya her havada refakat edebilmesi ve savaşın yapıldığı herhangi bir havada hücum yapmağa müsait olmasını istediğimiz takdirde, hacmi ve borda sathını büyütmemiz lazımdır.

Büyük savaştan beri bazı donanmalar, fazla kabiliyet gösterecek, کافی miktarda geniş muhripler inşa etmişlerdir.

Modern bir muhribin, top ateşine arzettiği hedefin hacmi her ne kadar büyük ise de bu hal çok mühim bir mâni teşkil etmez.

Jutland savaşında muhripler büyük bir hedef gösterdikleri halde bunlara isabet pek az olmuştur. Topçuluk fenninde o zamandan beri her ne kadar bir çok ıslâhat yapılmışsa da, en iyi topçuluk, sis perdesi arkasında bulunan muhriplere az tesir edebilir. Donanma uçaklığının inkişafı, sis kullanılmasını daha kolayca mümkün kılmıştır.

Rus - Japon savaşında torpito hücumlarının pek nabîş neticeler verdiği doğru ise de o zaman kullanılan torpillerin menzili pek kısa ve pek batah idi. O zamanki torpillerle şimdikieler arasında 1900 senesinin « atsız arabası » 1935 in otomobili arasındaki kadar çok fark vardır.

Jutland savaşında İngiliz muhriplerinin muvaffakiyetsizliği, bir çok sebeplere hamulolunabilir. Evvelâ, onların talim terbiye ve kullanış tarzları hatalı idi. Muhripler, sırf tedafî bir role tahsis edilmiş ve savaş müteakip gecede almanlarla tesadüfî bir çarpışmağa hazırlanmamışlardı. Diğer taraftan, İngilizler, alman savaş gemilerini görmeden evvel kendi muhriplerini almanlara göstermiş buluyorlardı. Halbuki normal durumda bu hal aksi olmalıdır. Nihayet, amiral Jellicoe kabul ediyor ki almanlar gece savaş için İngilizlerden daha iyi hazırlanmışlardı.

Gece savaşlarındaki zayıflığın mukayesesı tamamen açıktır. Black Prince, bir muhrip hücumuna istinat etmiş olsa idi, zayı olmalıydı. Gündüz çarpışmasında ayrı düştü ve geceleyin

anı olarak alınan savaş gemilerinin içine girdi. Bu durum altında herhangi bir geminin batması tabiidir. İngiliz zayıflığından Black Prince'ı çıkarır ve yalnız muhrip çarpışmalarından ileri gelen zayıflığı nazarı itibare alırsak görürüz ki, ancak yedi muhribin fiatı, eski bir safi harp gemisine veya iki hafif kruvazöre munadildir.

Eğer o unutulmaz gecede, İngilizler alınan donanmasını daha evvel görmüş olsa idi ve İngiliz muhripleri iyi talim terbiye görmüş ve yerinde kullanılmış bulunsa idi, şimdi bütün donanmalar, geceleyin muhrip hücumları nasıl kırılabilir, meselesi üzerinde ciddi olarak çalışacaklardı.

Mr. Pratt, Jutland da, gündüz hücumlarında kullanılan muhriplerin faidesini, göze çarpan taktik (tabiiyevî) neticelerin verdiği maddi zararlardan ziyade manevî tesirlerine münhasır bırakıyor. Diğer taraftan, « büyük gemiler, torpil hücumlarından geri dönmemiş olsalardı helki daha fazla mutazarrir olacaktı » yanlış mütaleasında bulunuyor.

Savaş şimdi olup bittiği için, muhriplerin oynadığı mühim rolü inkârı lüzum yoktur. Beatty'nin cenuba doğru akınındaki ilk hücumda Hipper'in mecburi geriye dönüşü, Beatty'nin fena duruma düşmesine mâni olmuştur.

Esas çarpışma esnasında alınan muhriplerinin, yaptığı sis perdeleri ve attığı bir kaç torpil, Scheer'in iki mütemayiz tabiye durumundan kurtulmasına sebep olmuştur ki, her iki halde de ezici bir felâketin vukuu korkusu vardı. Alınan neticelerin yüksek intibalar bırakmış olmasına rağmen, her iki tarafta da muhriplerin zayıf olarak organize edildikleri görülüyor. Şimdiki halde, herhangi bir hücumu yalnız ufak bir kısım muhrip iştirak etmektedir. Muhrip süvarilerinin şahsî gayretlerine rağmen gerek yüksek komuta ve gerekse alınan neticelerde ıslaha lüzum gösterir.

Bir torpitobot filosunun, muhripler tarafından yapılan işlerin hepsini görebileceği noktasında münakaşa edilemez. Fakat, azımi netice almak için torpillerin, Jutland'da kullanıldığından daha çok miktarda kullanılması lazımdır. İdeal kombinezon olarak, mücadele esnasında muhriplerle ve mücadeleden gayri

zamanlarda torpitobotlarla müşterek hücum etmektir. Torpitobotlar genel olarak muhriplerden çok evvel mücadelaya nişan olduğundan, bunların her iki halde de müşterek hücumu eşitlik edecek miktarda bulunabilecekleri şüphelidir.

Nihayet, biz hava kuvvetlerinin kullanılması aleyhinde bulunmak niyetinde değiliz, yalnız bunların kullanılmasıyla açılan imkânların, muhriplerle teşrîki mesai ederek, daha ziyade kuvvetlendirilmesi taraftarıyız.

Hulâsa edelim :

Anti - submarine gemiler donanmaya her zaman için lazım değil midir ? eğer böyle ise, ve tecim gemilerinin yüksek süratleri bakımından, anti - submarine olarak şalopeden daha iyi; islah edilmiş bir muhafız gemisinin kullanılması icap etmez mi ? Muhripleri, deplasman ve bordo sabitleri dolayısıyla kritik ederken, unutulmıyormu ki, bu vasıflar, mütedil bir denizde hücum sürati yapmağa muktedir ve kâfi derecede zarfı herhangi bir gemi için şarttır ? torpil kullanmakla azami netice almak için, hücumların gerek muhrip ve gerekse torpitobotlarla müşterek yapılmasını icap ettirmez mi ?

İngilizce - A brief guide to battle fields of Port - Arthur - isimdeki kitaplar.

Çeviren: Dr. Bab. RULÖNİ

Port Arthur savaş salıneleri hakkında bir tarihçe

Port Arthur ziyaretçilerinden, aşağıda zikredildiği veçhile fotoğraf alma ile münasebeti olan müstahkem mevki müzameanesini gözden geçirmeleri istenir. Bu müzameaneden maksat müstahkem mevki hakkındaki ziyaret düşüncelerini bertaraf etmek içindir.

1 — Müstahkem mevki bölgesinde müstahkem mevki komutanlığının müsaadesi olmadıkça kara, deniz ve müstahkem mevki talikimatı eşkalının fotoğrafları alınamaz. Bugibi müsaade istenildiği takdirde verilir.

2 — Müsaade istihsal eden bir kimsenin fotoğrafla birlikte bir vesikayı hâmil olması ve talep vukuunda bunları göstermesi icap eder.

3 — Tekmil negatifler ve kopyalar, fotoğraf alındıktan sonra onbeş gün içinde teflis için müstahkem mevki komutanlığına ulaştırılması zorunludur.

4 — Müstahkem mevki bölgesinin 1 numaralı kısmında OGONDAI « Deniz kenarı tenezzül mahalli » denilen yerin fotoğrafının alınması müsaadeye bakılmaksızın kat'iyen yasak edilmiştir.

5 — Aşağıdaki yerlerin fotoğrafları müsaadesiz olarak alınabilir :

2 Numaralı istihkam (Tung - ch - kan - shan şimal istihkamu)

3 Numaralı talikimat (Sung - shu - shan)

Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi)

Bodai hataryası

6 — Ceza mahkemesinin kararlarına göre müzameaneye aykırı herhangi bir hareket için ceza verilir.

WAR MAP OF PORT-ARTHUR

(SHOWING THE FORTRESS & BATTLE-FIELDS)



İçindekiler

	Sahife numarası
1 — Port Arthur'un tarihçesi.	122
2 — Muhasaranın genel görünüşü.	124
3 — İlk genel taarruz.	126
4 — İkinci genel taarruz.	126
5 — Üçüncü genel taarruz.	127
6 — Port Arthur'un teslimi.	129
7 — 2 Numaralı istihkâmın zaptı.	129
8 — General Kondratenko'nun ölümü.	131
9 — 3 Numaralı istihkâmın zaptı.	132
10 — 3 Numaralı tahkimatın zaptı.	133
11 — 203 Metre rakımlı tepenin zaptı.	134
12 — Muhasaranın başlıca vak'atlarının tarihini gösteren zaman cetveli.	136

Port Arthur'un tarihçesi

Mühim mevkiiler şehrin yakınındadırlar. Şehrin etrafında pek çok savaş alanları vardır. Aşağıda isimleri geçen mevkiiler mühim mevkiilerdir: -

2 Numaralı istihkâm (Tung - chi - kuan - shan kuzey istihkâmı)

3 Numaralı istihkâm (Erli - lung - shan)

3 Numaralı tahkimat

Batı cephesinde:

203 metre rakımlı tepe (High Hill - Yüksek tepe)

Quail Hill (Bıldırcın Tepesi): Bu tepeye Tower Hill (Kule tepesi) denip Port Arthur'un ortasında kâindir. Burası çok cazip bir manzaraya malik ve istihkâmı etrafındaki bütün araziye egemendir. Tepenin zirvesinde muhasara savaşında canlarını feda eden 22,000 japon erinin isimlerinin anılması için bir kilise bina edilmiştir.

Kilisenin önünde 230,000 Yeu sarfı ile 1909 senesinde yapılan bir anıt vardır. Bu anıtın yüksekliği 218 kadem olup tepesi 203 metre rakımlı tepenin irtifakı ile aynı seviyededir.

Muhasamanın ilânında bu tepe henüz tahkim edilmemişti. Fakat altı ay sonra Bayan zırhlısından çıkarılan ve 26 kişi tarafından müdafaa edilen 2 tane 15 s/m. lık top ve bir ışıdak ile teçhiz edilmişti.

Savaş yadigarları müzesi: Bu müze Port Arthur'un doğu nihayetinde kâindir ve pazartesi günleri müstesna olmak üzere hergün saat dokuzdan onaltıya kadar 10 Sen ücret mukabilinde herkese açıktır. Müze savaş esnasında muhasara edenlerle sâfilenler tarafından kullanılan gayet cazip bir silâh koleksiyonu ile diğer nevi savaş malzemelerini ihtiva eder. Çok istifadeh olan savaş fotoğrafları müzede halka gösterilir. Muhasamattan evvel veyahut sonraki başlıca istihkâmın hakiki durumu ve şartlarını gösteren modeller dikkat nazarına alıp ve ziyaretçilerin istifadelerini muciptir.

Müze dahilinde bulunan esyanın kopya ve fotoğraflarını almak kat'iyyen yasak edilmiştir.



Bu resim, yakınında bulunan Takushan tepesi ile birlikte sukot estik. Ten sonra Tung. Chi. Kuan - Shan istihkâmının tahkiki manzarasına gösteren ve Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi) içinde alınan resimdir.

Istihkâmın karşısındaki tepede bulunan siyah noktalar japonların 17 pusluk (28 s/m. lık) top mermilerinin dağıtıldığı yerlerdir.

Muhasaranın genel görünüşleri

Port Arthur'un kara müdafiasının planına göre ruslar Kara cephesinde doğudan batıya doğru terlip edilen ve içinde 1 - 6 numara ile gösterilen altı esas ve daimi istihkâm yapmak ta - savvurunda idiler. Savaşın ilânında 1 - 4 te kadar olan istihkâmlar hemen bitirilmiş, 5 numaralı istihkâm anka halinde ve 6 numaralı istihkâma da henüz başlanmamıştı.

Istihkâmların arasında yardımcı yerine kamı olmak üzere ve içinde 1 - 5 numara ile gösterilen ve doğudan batıya doğru beş tahkimat mevcuttu. Bu tahkimatın çok kesni bulunduğ, fakat muhasarat başladığı zaman henüz teşhir edilmemişti.

Müstahkem mevki jeneral Stössel'in komutası altında 47,000 kişiden mürekkep bir garnizon tarafından elde tutul - maktadı. Uzak şark sularında kendi egemenliğiyle öznen rus Okyanus filosu limanda yatmakta idi. Binaenaleyh Port Arthur « zaptolunmaz bir sığınak » ismini almıştı.

Japan filosu rus gemilerinin limandan çıkmalarına mâni olmak üzere methali kapamak için çalışmıştı, fakat netice o kadar iyi olmamıştı.

Bir kere 1904 mayısında Chin - Chin'yu elimize geçirdik, ve kuşatma çetibeyi üzerinde bizzat yerleşmeye başladık. Tem - muz nihayetinde Port Arthur kara cihetinden tamamiyle muha - sara edilmişti ve muhasara edilenlerin esas müdafaa hatları genel bir taarruz için hazırlanıyorduk.

Müstahkem mevkie karşı üç defa muvaffakiyetsiz genel ta - arruzlar yaptık; bu taarruzların birincisi 19 : 24 ağustos, ikin - cisi 26 : 31 - I. Teşrinde ve üçüncüsü de 26 - II. Teşrinde 6 - I. Kanunda yapıldı. Taarruz çok kanlı oldu, fakat bundaki mu - vaffakiyetimiz de pek azdı.

Tam zamanında bir cephe taarruzu yaptık ve 203 metre rakımlı tepayı almak için her türlü gayret ve fedakarlıklar yap - tık; bu tepenin zirvesi limanda bulunan rus donanmasına egemen idi, elimize geçmiş olsaydı tekmil savaşın zu - cunlu vak'ası bu tepe için olan savaş olacaktı. Velhasıl 6 - I. Kanunda bir tepe zaptedildi, 203 metre rakımlı tepenin kaybe - dilmesi rus Okyanus filosuna son bir darbe oldu. Bu vak'adan sonra jeneral Stössel'in Por Arthur'un teslimi hakkındaki düşün -

cesi olgunlaştı. Çünkü her ne bahasına olursa olsun tepayı elde etmek istemiştik.

Kaleyi muhasara edenler asıl kuvveti doğu kıyayı cephe - sine tevelli ettiler ve mülaklar vasıtasile daimi istihkamları el - de etmek usulünü takip ettiler. Jeneral Stössel bunun üze - rine kalenin uzun müddet müdafiasını imkânsız gördü ve 1905 senesi II. Kanunun ikinci günü Port Arthur kalesini japontara teslim eyledi.

155 günlük bir muhasaradan sonra « zaptı kabul olmayan sığınak » denilen burası elimize geçti. Port Arthur'un zaptı de - mek bütöl savaşın nihayet bulması demekti.

Jeneral Noyan'ın komutasında bulunan japon muhasara ordusunun miktarı kabataslak 130,000 kişiden ibaret olup bu sayının 16,000 i muhasara esnasında ölmüş ve 45,000 i yara - lanmıştı. Buna mukabil rus zıyâtı 7,500 ölü ve 20,500 yaralı ve hastaya varmıştı.



Bu resim japorların 11 puzink (28 «/m. lık) muhasara havan toplar - rıyla yaptıkları bombardmanları gösterir.

İkinci genel taarruz inkişaf etmeden hemen buraı ayvel 12 adet 11 puzink top taarruz cephesinde yerleştirilmişti. Bunlardan sekizi doğu kıyayı ve dörtü batı cihetinde bulunuyordu.

İlk genel taarruz

(1904 senesi 19 - 24 ağustos'a kadar)

Rusların Baltık filosunun uzak şarka hareket etmek üzere limanı terklediği sayıları dillerde doluşmaya başlayınca, bu keyfiyet Japonyada çok büyük bir tehlike olarak telükkü edildi.

Bu sebepten Baltık filosunun uzak şark sularına vassıl olmazdan evvel Port Arthur müstahkım mevkiinin za'fı kat'i bir ehemmiyeti harizdi, aksi takdirde denizdeki mevkiniz son derece sarılmış olacaktı.

19 - ağustosla bütün kuvvetimizle doğu kuzeyi cephesinde ikinci genel bir taarruz yaptık. Muhasele edilenler bizim hücumumuza karşı muamelede mukavemat gösteriyorlardı. Bizler her ne kadar kanlı ve çetin taarruzlar yapıyorduk da, bu istihkamlardan herhangi birini elde etmeğe muvaffak olamıyorduk; yalnız insan cihetinden büyük ziyata uğrar olmamıza mukabil tati derecede bulunan 1 ve 2 numaralı tabiyaları elde etmiş bulunuyorduk.

24 - ağustos saat 13 te Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi) ne hücum ettik ve bir an için bu tepenin zirvesini ele geçirdik, fakat bu tepayı mukalife eden garnizon erleri tarafından geri atıldık. İlk taarruz böylece sona erdi.

Bu taarruzdaki zayıtımız 15.000 ölü ve yaralı olup buna mukabil rusların zayıfatı 1.500 idi.

İkinci genel taarruz

(1904 senesi 26 - 31 Birinciteşrin'e kadar)

İlk genel taarruz muvaffakiyetsizlikle sonuçlandıktan sonra müntazam muhasara ve hücum tabiyeleri meze edilerek doğu kuzeyi cephesindeki başlıca istihkamlar üzerine başka bir genel taarruz yapılmasına karar verildi. Muhasele ordusu kıl'aları toprak kazarak istihkamların mukabil emanilerini iyice yaklaştırdı. Diğer cihetten 11 posluk havanlar muhasara topraklarını tamamlamak üzere taarruz cephesine varlaştırıldı. İkinci genel taarruz birinci teşrinin 26 sında başladı ve altı gün sürdü. 28 santimetrelilik mermiler kaleda oldukça tahribat vücade

getiriyordu. Kalede bulunan garnizon erleri bu mermilerin infilakından şaşırıyorlardı.

Taarruz edenler obüs bataryalarının yardımı ile istihkamlara karşı çok şiddetli bir hücum yaptılar ve hendekler vasıtasile ve heybude yere istihkamların methaline nüfuz etmeğe çalıştılar. Bunda da muvaffakiyet elvermedi. Biz Japonlar toprağı kazarak istihkamlara çok yaklaştığımız ve diğer genel bir taarruz hazırlıyorduk.

Bu savaşta zayıtımız 3.800 ölü ve yaralı olup buna mukabil Ruslarınki 4.500 ölü ve yaralıdan ibaretti.



Bu sahne Japonların 15. bataryasının (Long - çin - kuzey - shan) 24 Birinciteşrinde yenikler hücumu sahnesini gösterir.

Üçüncü genel taarruz

(1904 senesi 26 ilaveteshrin - 6 birincikânon)

15 Birinciteşrinde Rusların Baltık filosunun Libaudan hareket ettiğine dair doğru haberler gelmeye başladı. Ana vatanı bulunan İmparatorun karargâhının tazyiki ile general Noji her ne halasına olursa olsun Port Arthurı elde etmeğe ve

bu işi çabuk bitirmeğe karar verdi. Port Arthurun zaptı çok önemli bir âmîl olarak telâkki ediliyordu, çünkü burasının ele geçirilmesi savaşın bilfiil sonuçlanması demekti. Şimdi muhasara çok korkunç ve kızgın bir hale gelmişti.

26 - ikinciteşrinde büyük muvaffakiyet ümitleri ile üçüncü genel taarruza başladık. 21 - 26 birinciteşrinde yapılan ikinci taarruzun akıbeti nokta nazarından muhasara edenler toprağı kazma ameliyatı ile doğukuzeyi cephesindeki daimi istihkamların hendeklerine yaklaştırmaya ve infilaklar ile hendeklerdeki koituk takimatını tahrip etmeğe ve sonra bütün kuvvetleri ile istihkamların methaline hücum etmeğe çalıştılar.

Bu savaşın ilk günü onbirinci fırkanın taarruz kıt'aları 2 ve 3 numaralı istihkamlara ve 3 numaralı tahkimata muvaffakiyetli hücumlar yaptılarki bu istihkamların elde edilmesi muvaffakiyetimiz için çok manidar olırdı.

Bütün taarruz edenler istihkamların ileri kısmına yetişmeden öldüler veya yaralandılar, zira rus garnizonu buraların taarruz edenlere karşı çok muannidane tutmuşlardı.

Bu halter altında ceneral Noji bu usul hücumlarla yapılan devamlı faaliyetin icrasını imkânsız gördü ve bu sebepten bu istihkamları elde etmek üzere hususî bir tetbîr düşündü. Mumaileyli bir müfreze teşkilini ve bu müfreze ile birbiri arkasına müteaddit baskınlar yapılarak daimi istihkamların zaptını emreyledi. Bu müfreze Tuğ jeneral Nakamura'nı komutası altında 3100 cesur erden mürekkepti. Asıl hücum partisi evvelâ Quail Hill (Bıldırcın tepesi) tepesini alacak ve böylece Port Arthurı tahrip edecekti.

26 - Birincikânun gecesinde bu müfreze mevzilerinden hareket etti. 3 numaralı tahkimatın (Sung - shu - Shan istihkâmı) dördüncü bataryasına baskın yaptı, fakat bu da beyhude oldu. Bu garnizon müdafiler tarafından sıkı bir surette elde tutulduğundan hücum kıt'aları bozgun bir surette geri atıldılar ve maatteessüf jeneral Nakamura da yaralandı. bu çalışma da başa gitti.

Bunun üzerine jeneral Noji doğukuzeyi istihkâmı yerine batı istihkâmına kuvvetli bir taarruz yapmağa karar verdi. 28

ikinciteşrinde çok büyük sevkulceyşi önemi haiz olan 203 metre rakımlı tepeye (203 - metre Hill) önemli bir taarruz yapıldı. Muannidane savaşlardan sonra 5000 ölü ve yaralı vererek 6 - Birincikânunda tepayı aldık. Rusların bu muharebe-deki zayıfları 4,000 ölü ve yaralıdan ibaretti.

Bu tepenin elimize geçmesiyle beraber tepenin cenubu garbisi üzerinde bir tarassut (gözetleme) postası vücude getirdik ve burasını 28 s/m lik obüs bataryasına telefonla bağladık. Muhasara bataryaları limanda bulunan rus filosunu tahrip için faaliyete geçti. Her isabet büyük savaş ve nakliye gemileri üzerinde dehşetli bir gümbrüt koparıyordu. Velhasıl bir kaç gün içinde bütün filo denizin dibine gitti.

Port Arthurun teslimi

Bilâhare jeneral Noji asıl kuvvetlerini doğukuzeyi cephesine tevelli etmişti ve infilaklarla daimi istihkamları elde etmeğe çalıştı. Şimal (Kuzey) istihkâmı Tung - chi - kuan - shan 18, Erh-lung - shan istihkâmı 23 ve Sung - shu - shan istihkâmı da 31 - Birincikânunda zaptedildiler Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi) 1905 senesi İkincikânunun birinci günü ele geçirilmişti. Tabiye cihetinden mühim olan bu noktaların elden çıkması müstahkem mevkin akıbetini tayin etmişti. Bu sebepten jeneral Stössel Port Arthur limanını Japonlara teslim etmeğe karar verdi ve 1905 senesi İkincikânunun ikisinde Port Arthurun hemen üç mil kuzeyinde bulunan Shui-shih-ying adındaki küçük köyde mukavele (teslim için) imzalanmış bulunuyordu.

Esas istihkamlar için yapılan savaşlar ve bunların zaptı

2 numaralı istihkâmın zaptı

(Kuzey) istihkâmı Tung - chi - kuan - shan

Bu istihkâm daimi ve mükemmel bir istihkâmdı. Muhasamatın başlangıcında Bu istihkâm 10 top ve üç makinalitüfikle teçhiz edilmiş ve bir piyade bölüğü ile müdafaa edilmiş bulunuyordu.

Japon muhasara ordusunun 11. tümeni 2 numaralı istihkâma taarruz etmek ödevini üzerine almıştır. İlk genel taarruzda fena akibetle neticelenen muvaffakiyetsiz bir hücum yapmıştı. Burasının hücum ile zaptı imkânsız olduğundan hücum kı'aları toprağı kazarak istihkâmın mukabil manialarına yaklaştırmışlardı. İkinci genel taarruzda çetin ve kâdî savaşlardan sonra bu maniaların kazemeterlerini ele geçirdik ve dış hendekler vasıtasile istihkâmın methaline nüfuz etmeğe beyhude yere uğraştık ve bu savaşta insan cihetinden çok büyük ziyata uğradık. Üçüncü genel taarruzda siperleri havaya uçurarak istihkâma doğru bütün kuvvetimizle atıldık, fakat bu da boşuna oldu.



Düsekiz Birincikânunda 2 numaralı Kuzey istihkâmının meşhuf ıstıhalinin manzaresini gösterir

Genel taarruz başvahalıdanberi Rus garnizonu dört piyade bölüğü ile takviye edilmiş ve bu istihkâma fazladan 10 top daha yerleştirilmiş bulunuyordu.

18 - İkincikânun saat dördte tömen tekrar siperleri tabirip etti ve bu vechile açılan yoldan istihkâmın methaline atıldı. Hâlâ

harap olmuş siperlerinde kalan Rus bakiyesi muhacimlere muamelede mukavemet gösteriyorlardı. Bu savaşta zayıfatımız 800 ölü ve yaralıyı bulmuş ve netice hemen hemen menfi olmuştu.

Bu kritik durumda tümen komutanı jeneral Samejima şahsen yeni takviye kı'alarının komutasını ele almak ve muhacimleri teşci etmek üzere kurmayını ilk hücum hattına yolladı. İstihkâmın methalinde her iki taraf çok kahramanca ve göğüs göğüse anudane savaşlar yaptılar. En nihayet saat 11,30 da istihkâm müdafiler tarafından terkedildi ve dört aylık çetin mücadelelerden sonra elimize düştü. İki numaralı istihkâmın ziyat diğer istihkâmlarda bulunan garnizon erlerinin maneviyatına çok fena tesir yaptı.

Bu didimede Japonların zayıfatı 5000 ölü ve yaralıdan ibaretti.



Bu resim Birincikânunda yukarı gelen infilakta Tung - chi - koan - shan kuzey istihkâmına karşı Japon taarruzunu gösterir.

Jeneral Kondratenko'nun ölümü

Mubasaranın çok kritik bir gününde rus generali Kondratenko ölmüş ve bu vak'a mubasara edilen rus garnizon erlerini çok müteessir etmişti.

15 - Birincikanun akşamında jeneral Kondratenko 2 numaralı istihkâmı bizzat teftişe gelmiş ve istihkâmın kazemetindeki subay kompartımanında subay arkadaşlarıyla savaş durumunu münakaşa etmekte bulunmuştu.

Saat dokuza yaklaştı ki, japonların 28 santimetrelık havanlarından atılan bir mermi bu kompartımanın pek yakınında patladı; jeneral bu anda masanın yanında oturmuş arkadaşlarıyla birlikte haritayı inceden inceye tetkik ediyordu; her şey bozuk bir halde idi. Maatteessüf bu patlayan merminin infilâkından çıkan gaz mumaileyi öldürmüştü. Bu muktedit komutanın ölümü garnizon eratı üzerine çok fena bir tesir yaptı ve bu istihkâmın japonlara tesliminde başlıca arıl oldu.

3 numaralı istihkâmın zaptı

(Fort Ech - lung - shan)

Bu istihkâm keza daimi ve başlıca istihkâmlardan biri olup savaşın başlangıcında hemen bitirilmiş bir halde bulunuyordu. İstihkâm 45 topla teçhiz edilmiş ve bir miktar deniz erleri de dahil olduğu halde 500 kişilik bir garnizon tarafından müdafaa ediliyordu.

Muhasara ordusunun 9 tümeni bu istihkâm üzerine yapılacak taarruza iştirak ettirilmişti. Birinci umumî taarruza bu tümen bu istihkâma taarruz etmemişti.

Eylül ayındanberi rus garnizonu japonlara karşı müteaddit huruç hareketleri yapmıştı, fakat bu hareketler defedildi. Tümen istihkâmın yamaçlarına toprağı kazarak yaklaşmak için her türlü gayreti sarfetmişti.

İkinci genel taarruza dış hendekler yolu ile istihkâmın methaline taarruz için uğraşıldı ve istihkâmı tahrip etmek için son gayret sarfedildi, fakat bu da beyhude olmuştu.

Üçüncü genel taarruza insan ribetinden çok zayıfa mal olan, 28 s/m lik topların yardımı ile, istihkâma bir hücum yaptık, bunda da muvaffakiyet elvermedi.

Birincikanunun 28 inde rus siperlerini tahrip ettik ve bunu bir hücumumuz takip etti. Müteaddit savaşlardan sonra istihkâm elimize geçti.



Bu resim 31 Birincikanunda San - shu - shan - istihkâmının muvaffakiyetle tahrip edildiğini gösterir.

Taarruzun başladığı gündüheri 2 numaralı istihkâma atılmış olan 28 s/m lik mermilerin yekünü 2400 e varmakta olup bu da 500 tondan bir az fazladır.

İstihkâmda infilak vukuu geldiği zaman 200 erin enkaz altında kaldığı söylenmektedir.

Bu savastaki Japon zıyatı 1200 ölü ve yaralı olup buna mukabil ruslarınki çok azdır.

3 numaralı tahkimatın zaptı

(Fort - sung - shu - shan)

Bu istihkâm muhasaradan başlangıcında hemen bitirilmek üzere olan başlıca ve daimi bir istihkâm olup 22 topla teçhiz edilmiş ve 300 kişilik bir garnizon tarafından müdafaa edilmekte idi.

Birinci genel taarruza bu istihkâma taarruz etmedik. Eylülünden itibaren istihkâma olan yaklaşmamız oldukça ilerlemişti. Müdafiler ilerlememize karşı müteaddit kereler huruç

hareketleri yaptılar, fakat her defasında geri atıldılar. İkinci ve üçüncü genel taarruzlarda birinci tümen istihkama muvaffakiyetsiz hücumlar yapmıştı.

Birincikanunun 31 inde istihkama birbiri peşine üç defa infilaklar vücutte getirdik. Bu infilak sonunda istihkam komutanı 140 er yıkıntı altında kalmışlardı. Bu istihkam bize saat 10 da terk edildi. Bu istihkam için olan savaş öbür istihkamlar için yapılan savaşlardan daha çetin ve daha kanlı olmuştur. Zayıflarımız 150 ölü ve yaralıdan ibaretti.



Bu resim 28 İkinciteşinde başlayıp 5 Birincikanuna kadar süren 203 - metre rakımlı tepe için yapılan kanlı savaş sahnesini gösterir.

203 - metre rakımlı tepenin zaptı (High Hill = Yüksek tepe)

Bu tepe garp (batı) cihetindeki cephanı dış zaviyesinde olup zirvesi müstahkem mevkie, limana ve zelire eğemendir ve bu sebepten burasının çok büyük tabiiyevî kıymeti vardı.

203 - metre rakımlı tepenin müdafaa işleri müstahkem mevki komutanı Smirnoff'un 1904 senesi martının 17 sinde

Portarthura vasıl olduğu zamana kadar tamamile ihmal edilmişti. Mumaileyh buraya gelir gelmez tepayı tahkim için faaliyete geçti. Savaşın başlangıcında buraya yalnız 6 top yerleştirilmişti ve tepayı 28 s/m lik toplarımıza karşı müdafaa edecek kudrette bataryalar yoktu. Velhasıl diğer dami ve esas istihkamlarla mukayese edilince bu tepenin korunması için birçok şeyler yapılmamıştı.

İkinci genel taarruzdan biraz avvel jeneral Nogi ordusu - nun 1. tümeni bu tepeye 3500 ölü ve yaralıya mal olan bir hücum yapmıştı. Bütün çalışmalara rağmen bu tepenin zirvesi elde edilemedi ve takviye küt'aları almak ihtiyacında bulunulduğundan mecburen geri gelindi.

Epey bir müddet başka bir taarruz yapılmadı. Bu müddet zarfında rus garnizonu 500 er ile takviye ve tepe (Hill) bir miktar top ile teçhiz olundu.

Üçüncü genel taarruzda şimali şarki dami istihkamlarına karşı yapılan taarruzlar muvaffakiyetli olmadığından muhasara ordusu komutanı birinci tümene tepeye bütün kuvvetile hücum etmesini emretti. 28 - İkinciteşinde çok dehşetli bir hücum başladı. Tümenin hücum küt'aları 28 s/m lik bataryaların yardımı ile tepeye hücum ettiler ve tepenin şimali garbi zirvesini tuttular, fakat buradaki mevzileri uzun zaman elde bulunduramadık, çünkü rusların bize karşı gösterdikleri muayyidane mukavemet burasını terketmemize ve eski mevzilerimize çekilmemize sebep oldu. Sonunda tümenin mübarebe kudreti azaldı ve başka bir taarruz için de ümit kalmadı. Bunun üzerine 7. tümen, tümenimizin yerini aldı ve tepeye hücum etti. Diğer cihetlerden rus garnizonu gönüllüler, hastaneden alınan hafif yaralılar ki, (bunlar harp için elverişliler) ve savaş gemilerinden alınan deniz ve kara erlerinden mürekkep takviye küt'aları ile takviye edilmişti.

Hücum edenler on defadan fazla hücum yaptılar. Tepenin zirvesi bir defa tarafımızdan alınmış, fakat rus garnizonu tarafından tekrar alınmıştı.

İki muhasım taraf yekdiğerle loğaz boğaza geldiler, burası elden ele geçiyordu. Savaşın kızgınlığı Birincikanunun bi -

rimde son haddine gelmişti. Bu facia sekiz gün devam etti ve en nihayet 6 - Birinekanunda burası elimize düştü. Bu tepenin surları insan cesetleri ile örtülmüştü. Bütün zayıtlımız 2365 i ölü olmak üzere 7.578 kişi idi. Buna mukabil rusların zayıtı ise 1.185 ölü ve 5.654 yaralıdan ibaretti.



Bu resim 208 - metro rakımlı tepenin akutundan sonra 28 s/m lik top mermileri ile limanda batırılan rus gemilerini gösterir.

Muhasara esnasında cereyan eden başlıca vak'aların tarihlerini gösterir zaman cetveli

1904 - Şubat ayındaki vak'alar:

8 - Şubat: Japon torpido filotillası gece yarısında rus filosuna baskın yaptı.

9 - Şubat: Japon filosu Portarthuru bombardıman etti. 30.5 s/m lik mermiler şehre düşüyordu. Portarthür halkının savaş ilamından haberi yoktu.

15 - Şubat: Japonların liman medhalini abluka etmek için ilk faaliyetleri ve neticenin muvaffakiyetsiz olduğu.

1904 - Martındaki vak'alar :

10 - Mart: Japon filosu saat dokuzdan onüç kadar devam etmek üzere 30.5 s/m lik toplarla limanı bombardıman etti. Bu bombardımanda 208 mermi atıldı.

22 - Mart: Japon filosu sabahleyin erkenden 30.5 s/m lik toplarla ateş açtı ve bu bombardımanda da 208 mermi atıldı.

23 - Mart: Japonlar tarafından ikinci defa liman medhaline abluka kondu. Medhali kapamak için üç gemi sevk edildi ve bu gemiler Golden Hill (Altın tepe) kayalıklarına oturtuldular.

1904 senesi mayısındaki vak'alar :

2 - Mayıs: Japonların üçüncü defa liman medhalini kapamak için çok büyük gayret sarfettüler. Bu iş de muvaffakiyetsiz oldu. Medhali kapamak için bantlamak isteyen oniki gemi ruslar tarafından tahrip edildi.

4 - Mayıs: Japon muhasara ordusu Petswo'da karaya çıkarıldı.

6 - Mayıs: Japonların Port Arthur ile Polienteu civarı arasındaki demir yolu üzeri irtibat postalarına taarruzları.

15 - Mayıs: Japonların Hatsuse gemisinin bir rus mayına çarparak batması ve Fuji ismindeki japon zırhlısının da oldukça sakatlanması.

16 - Mayıs: Şangshihlipti savaşı Rusların ricati muhasara edilenlerin maneviyatına çok fena tesir yapmıştı.

20 - Mayıs: Japonların deniz tarafından hücumu. Buraya taarruz eden japon filosu 7 büyük savaş gemisi ve 5 muhripten ibaretti.

26 - Mayıs: Kinchou da vukua gelen kanlı savaşlar. Bir defasında japonlar burasını ele geçirdiler ve karadan sıkı bir ihata hareketine başladılar.

26 - Mayıs: Dalay boşaltıldı. 470 erkek, 92 kadın ve 57 çocuk bugünün gecesinde Dalay'yi terkettiler.

Rusların 200,000 İngiliz lirası sarfettikleri dalga kıran japonlar tarafından tamamlanmaktadır.

1904 Haziranındaki vak'alar :

19 - Haziran: Rus filosunun limandan çıkışı. Rusların Si-vastopol zırhlısının bir mayına çarparak sakatlanması.

19 - Haziran : Japonların rus filosuna torpido atma teşebbüsleri.

26 - Haziran : Green Hills (Yeşil tepeler) de yapılan savaşlar.

27 - Haziran : Ruslar Kuenshan Hill tepesini kaybettiler.

1904 Temmuzundaki vak'alar :

3, 4 ve 5 Temmuz : Ruslar Kuenshan'ı tekrar elde etmek için çok çalıştılar fakat muvaffak olmadılar.

26, 27 ve 28 Temmuz : Japonlar Green Hills (Yeşil tepeler) üzerindeki Rus ileri mevzilerini aldılar.

30 Temmuz : Japonlar Wolf's Hill (Kurt tepesi) tepesinden püskürtüldüler.

30, 31 Temmuz : Japonlar Portarthurun kuşatma çemberi üzerinde yerleştiler.

1904 Ağustosundaki vak'alar :

7, 8, ve 9 Ağustos : Sonradan Japonların eline düşen Takushan ve Siakushan'a Japonların hücumu.

9 Ağustos : Rus filosunun limandan çıkışı.

Ruslar boş yere Viladivostok'a gitmek için uğraşular.

11 Ağustos : Ruslar ikinci defa olarak Takushanı istirdat etmek istedilerse de muvaffak alamadılar.

16 Ağustos : Jeneral Nogi, Jeneral Stössel'e kalenin teslimini teklif etti.

Jeneral Stössel'in Jeneral Nogi'ye verdiği karşılık şudur :

« Rus geref ve haysiyeti teslim için yapılan bu nevi her hangi bir mantıksız teklife cevaz vermez. »

21, 22, 23 Ağustos : İlk Japon genel taarruzu başladı. 1 ve 2 numaralı tabyalar Japonlar tarafından zaptedildi.

1904 Eylül ayındaki vak'alar :

19, 20 Eylül : Su ikmal tabyası ile Kilise Aytabyaları altı defa elden ele geçtikten sonra Japonlar tarafından elde edildi.

1904 Birinciteşrinindeki vak'alar :

1 Birinciteşrin : Japonlar 28 e/m. lik obüslerle ateşe başladılar.

Mermiler 2 ve 3 numaralı istihkamlarda çok büyük tahribat yapıyordu.

26 - Birinciteşrin : İkinci genel taarruz başladı.

28 Birinciteşrin : Japonlar 3 numaralı açık top mevziinin duvarına giden bir yolu tahrip ettiler.

30 - Birinciteşrin : 2 numaralı mevzi Japonlar tarafından alındı.

1904 İkinciteşrinindeki vak'alar :

20 - 26 İkinciteşrin : Üçüncü genel taarruz başladı.

28 - İkinciteşrin : Japonlar 203 - metre rakımlı tepayı elde etmek için bütün kuvvetlerini buraya sevkettiler.

1904 Birincikânunundaki vak'alar :

5 Birincikânun : 203 - metre rakımlı tepe en nihayet Japonların eline düştü. Bu tepenin zaptı 2.365 muharibin canına mal oldu.

6 - Birincikânun : Japonlar bu tepenin جنوبی garbi zirvesine bir gözetleme postası koydular ve bu postayı, limanda bulunan rus Okyanus filosunu tahrip etmek için, telefonla muhasara bataryasına bağladılar.

15 - Birincikânun : 2 numaralı istihkâmda bulunan Rus jenerali Kondratenko, Japonlar tarafından atılan 28 lik bir mermi ile öldü. Bu zatın ölümü garnizon erlerinin maneviyatına çok fena tesir yapmıştı.

18 - Birincikânun : 2 numaralı istihkâm zaptedildi.

28 » : 3 » » »

31 » : 3 » Tahkimat zaptedildi.

1905 İkincikânunundaki vak'alar :

1 - İkincikânun : Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi) zaptedildi. Jeneral Stössel Portarthurun teslimine karar verdi ve teslim hakkında jeneral Nogi ile müzakereye girişti.

2 - İkincikânun : Teslim mukavelesi imza edildi.

Çeviren : Do. Bn. NAHİD

1914 senesinde donanmanın taarruza sevkı meselesine dair

Konter amiral (Assmann) tarafından 27 - Mayıs - 1935 tarihinde alman cemiyetinin büyük toplantısında müdafaa bilgisi ve müdafaa politikası etrafında verilen söylev:

1918 senesinin ikinciteşrininde büyük savaş sona erdiği vakit, alman deniz salvetinin özü olan alman savaş filoları bütün kuvvetile ingiliz donanmasına saldırmaksızın savaşın Almanya için kaybedilmiş olması gibi feci bir hakikate karşılaştık. Savaş sonu tenkitçileri meseleyi ekseriyetle bir cepheli muhakeme ederek bu kötü akıbetten Almanya'yı idare edenlerin mesul oldukları kanaatine vardılar; hattâ daha ileri giderek donanmanın savaşa sevkedilmemesinden neticeler çıkarıp büyük amiral (V. Tirpich) in eseri olan savaş filolarının Almanya için esasen lüzumu olmadığına bile hükmettiler.

Almanya'da çok kere görüle gelen şeylerden birisidir ki, eğer durum arzuya göre inkışaf etmemişse, mes'ullere bir noktadan hücum edip işin daima menfi cephesini ışıldakla aydınlatmak, başarılan müsbet işlere hiç ehemmiyet veremeyip onları gölgede bırakmaktır. Oyun kâğıtları masanın üzerine açıldığı zaman tenkit etmenin, onlar kapalı iken oynamaktan çok daha kolay olduğunu ekseriyetle kimse aklına bile getirmez.

Bu türlü tenkitlere karşı kısaca iki söz söyleyeceğim: Birincisi; farzedelim ki donanmaya savaş başlangıcında taarruz emri verildi ve ingiliz donanması ile açık denizde bir çarpışma oldu ve gemilerimiz ingilizlerin çok üstün kuvvetleri karşısında kat'i bir hezimetle uğrıyarak savaşı kaybettiler. Aynı tenkitçiler bu defa: Bu nasıl olurdu? İngiliz deniz kuvvetlerinin bu kadar üstünlüğü karşısında böyle bir meydana atılış çılgınlık değil de ne idi? Hiç olmazsa karadaki kat'i netice savaşını beklemek yok mıydı? Demiycekler miydi? İkincisi: Ancak istinat

olarak kuvvetli bir savaş filosu bulunduğu takdirde yapılması kabil olan denizaltı tecim savaşı, bilfarz düşmanlarımızı tamamiye imha edip - kendi itiraflarile sabit olduğuna göre uçurumun kenarına kadar getirmişti. - Kat'i neticeyi alabilseydi aynı tenkitçiler bu seferde: Ne iyi, isabet oldu da donanmamızı ilk ağızda ezdirerek zayıf düşürmedik ve denizaltı savaşı yapmak için elde bulundurduk, demiycekler miydi? Taribçe, eğer tenkit mahiyetinde hükümler vermek isterse, bu takdirde bugün bilinen hakikatlere değil, ancak vaktile iş başındaki şahsiyetlerin sevk ve idare zamanındaki bildiklerine dayanmak zaruretinde kalacaktır. Eğer tarihçi, o zamanki durumun icaplarından çıkan neticelerle bu neticeler üzerine verilen kararların varit olmadığını isabet edebilirse, tenkidini ancak o zaman yapabilecektir.

Alman sevk ve idare makamına tevcih edilen tenkit, daha çok savaşın ilk altı aylık devresine aittir. Çünkü o zaman alman ve ingiliz deniz kuvvetleri arasındaki nisbet, Almanya için daha müsaitti ve İngilterenin bir açık deniz savaşı kabul etmek için olan hazırlığı o vakit, onu takip eden devrelere nisbetle daha fazla idi. Birinci iddia varittir. Bizim asıl hedefimiz, İngilterenin o zaman denizde bir boy ölçüşmeye ne dereceye kadar hazır olduğunu tetkik etmek olacaktır.

Muhasamatın başlangıcında kuzey denizindeki savaş durumu, her iki tarafın kuvvetler nisbeti, coğrafi durumun doğurduğu sevkulcaşş şartlar ve kara savaşı sevk ve idaresinin ihdas ettiği zaruretlerle takdir olunabilir.

Savaşın başlangıcında Kuzey denizinde almanların 16 büyük savaş gemisine karşı ingilizlerin 24 büyük savaş gemisi vardı. 1914 senesi sonlarına doğru her iki tarafta bu kuvvetler, bu esnada inşası biten gemiler hizmete alınmak suretile, fazlalastı. Fakat aradaki nisbet, aşağı yukarı, yine aynı idi. Savaş filolarına keşif yapmak gibi paylarına pak mühim ödevler düşen hafif deniz kuvvetleri itibarile ingilizler bize pek fazla üstündüler. İngilizlerde eski büyük kruvazör 20, bizde ise ancak 5 tane idi. Küçük kruvazör ingilizlerde 35 olduğu halde bizde 14 idi. Torpilot bot itibarile ingilizlerin bize üstünlüğü bire

nisbette iki yani iki misti idi. Yalnız denizaltı gemileri cihetle almanların ufak bir üstünlüğü vardı.

Eğer Kuzey denizi haritasına bir göz atarsak, deniz aşırı ithalata büyük ölçüde muhtaç olan Almanyanın elinde açık denizle irtibatını temin eden iki geçit bulunduğunu görürüz. Bunlardan birisi, Kuzey denizinin cenubu şarkisinde bizim (Alman körfezi) dediğimiz köşe, diğeri de Danimarkanın alacağı duruma bağlı olan İskajarak boğazı idi. Fakat ne Alman körfezi ne de İskajarak boğazı büyük acun denizlerine giden yollar değildi. Çünkü büyük deniz yolları üzerinde Britanya adaları hükümeti, coğrafi durumdan ötürü, bir avın kapıcısı gibi Almanyayı abluka etmiş bekliyordu. Almanyanın acun tecimile irtibatını temin edecek olan yollar, ya Manş denizi yolu, yabut da İskoçyanın kuzay ile Norveçin güneyi arasındaki geçit olabilir. Fakat her iki yolda alman donanmasının üstlerinden hayli uzakta ve ingiliz donanmasının kuvvet kaynaklarının pek yakınında idi. Yine görüyoruz ki, Alman körfezine karşı yapılacak bir ingiliz taarruzu ancak cepbeden karşılandığı halde, gerek ingiliz sahili cihetine, gerekse kanala veya kuzeyde İskoçya - Norveç arasındaki geçide doğru yapılacak bir alman taarruz hareketinin, üssünden uzaklaştığı nisbette, yandan zühur edecek üstün ingiliz deniz kuvvetleri tarafından arkasının kesilmesi tehlikesi artmaktaydı.

Alman sahillerinden ne kadar uzaklaşırsa, ingiliz üstün kuvvetleriyle çarpışmak donanmamız için o nisbette müşkül ve gayri müsait bir durum ihdas etmekte idi. Hele böyle bir çarpışmada ağır hasar alan gemilerimizin kurtarılması ihtimali yoktu. Diğer cihetten Kuzey denizindeki nehir membalarında bekleyen kuvvetli alman donanmasının daimi olan hazırlık durumu, Balık denizine sarkmağa teşebbüs edecek her hangi bir ingiliz donanmasını yandan ve arkadan daima tehdit altında bulunduruyordu.

O halde her iki muharip taraf, kuvvetler nisbetinden ve sevkulceyi durumlarından savaş planları için ne gibi neticeler çıkardılar?

Evvelâ ingilizleri ele alalım: Çünkü evvelâ onların almış olduğu durum idi ki savaşın cerayana üzerine müessir olmuştu.

Burada bizi en ziyade alâkadar eden mesele şudur: Acaba bir savaşa girişmek için ingilizler hazırlıklarını ne derece ileri götürmüşlerdi.

25 - İlkteşrin - 1911 den beri Winston Churchill, ingiliz admiralitısının birinci lordu olarak bulunuyordu. Bu zatın ödevi üzerine alır almaz ilk işi kendi inisiyatifile, ingiliz deniz sevkulceysini, Almanya ile savaş ihtimalini göz önüne alarak, esaslı surette değiştirmek olmuştu ki bu değişiklik kara ordusu hareketi için tanzim edilmiş olan plânların da esaslı surette tadilata uğradığı zamana tesadüf ediyordu. Bu ane kadar, Almanya ile bir savaş vukun halinde ingiliz ordusu ana vatanda kalacak, ingiliz donanması alman sahillerine mütemadi bir tazyik icra edecek ve yakın bir abluka ile bu takviye edilecekti. Bunun yerine yeni plânda savaş çıkar çıkmaz Avrupa karasına tümenler göndermek, « Büyük donanma » yı İskoçyanın kuzeyinde toplamak ve İngilterenin hiç kıyas kabul etmeyen müsait coğrafi durumuna dayanarak, Alman körfezini askeri yakın ablukaya almak yerine, Kuzey denizinin geçitlerinde uzak ve ekonomik abluka sistemi kaim olmuştu. (Churchill) i savaş sevk ve idaresi hususunda yepyeni olan bu esasları tercihe sevkeden sebeplerin neler olduğu pek tamamile izah edilemezse de, tahmine nazaran, gittikçe büyüyen bir alman donanması ile, alman sahillerine sokularak boy ölçüşmeğe kalkışmanın fazla tehlikeli görünmesi kendisinin düşüncesi üzerinde hayli müessir olsa gerektir.

Bununla beraber tecimsel ablukanın uzua süreceği ve tesirinin de pek o kadar emin olmadığı İngilterede bilinmiyordu. (Churchill) in fikrine göre uzak abluka sevkulceysi, admiralitının « esasında taarruzu » olan deniz sevkulceysinin - halen halledilemeyen ve halli için savaşın ilâından evvel ve sonra büyük gayretler sarfedilmesi icap eden müşkülattan doğmuş - muvakkat bir safhası idi. Bu ablukanın yapacağı ekonomik ve mali tazyik dolayısıyla alman donanmasının üstlerinden çıkarak, ana vatan sularındaki müdafaa vasıtalarına dayanarak değil, açık denizde, sayıca çok aşağı olduğu halde, ingilizlerle çarpışmak mecburiyetinde kalacağı ümit ediliyordu.

Savaş ilânından bir gün evvel İngiliz donanması komutanı olan (Callaghan) hemen değiştirilerek - ihtimal ki pek fazla taarruz taraftarı olduğu için - yerine (Chorchill) ile geniş ölçüde bmfikir olan (Sir John Jellicoe) getirilmişti.

Britanyanın yeni savaş siyasası, dahill bir muhalefet cihetle aksamakta idi. 1911 de verilen İngiliz ordusunun Fransaya geçirilmesi kararı, kıtaat nakliyatının ve bunların ikmalinin muhafazası ve bir Alman istilasından daima endişede bulunulması. Alman körfezine karşı yakın abluka koyması temayülünü kuvvetlendiriyordu. Maamafih bir cihetten de Kuzey denizinin şimalinde toplanacak olan İngiliz donanmasının hazırlık durumu dolayısıyla icabında muvakkaten cemha sürülmesinin mümkün olacağı ve üstünlüğü itibarile bu hususta kâfi bir emniyet teşkil edebileceği kanaati vardı.

Fakat İngiltere admiralitesi, yeni savaş siyasasının mahzurlu taraflarına katlanmıştı. Admiraliti her nekadav savaşın nekadav devam edeceğini tahmin edememişse de, Alman sahillerini doğrudan doğruya herhangi bir şekilde tehdit etmek ve Baltık denizinde egemenlik peşinde koşmak sevdasından vazgeçmişti. Baltık egemenliğini Almanyaya bırakmış ve Rusyayı kendi başına terketmişti. İyice biliyoruz ki kuzey memleketlerinden yapılan ithalat, Almanyanın genel savaş sevk ve idaresi bakımından hayati ehemmiyeti haizdi, diğer cihetten de Rusyanın müttefiklerle denizden irtibatının kesilmesi onun yıkılmasını mucip olmasa bile herhalde bunu tızlaştırmıştı. Burada kuvvetli Alman donanmasının husule getirmiş olduğu sevkölceyi uzak tesirin ehemmiyetinin derecesi göze çarpmaktadır.

Şimdi Almanların durumu ne suretle muhakkeme ettiklerine ve verdikleri kararlara gelelim :

Alman donanması, Alman sahillerine taarruz etmek isteyen veyahut Alman körfezini askeri yakın bir abluka ile tehdit edecek olan İngiliz donanmasına karşı bir müdafaa silâhı olarak vücade getirilmişti. Buna nazaran gerek adet ve gerekse gemi tiplerinin inkişafı bakımından donanmamız, İngiliz deniz kuvvetleriyle muayyen bir nisbet muhafaza etmekte idi. Yoksa o, İngiliz donanmasına kendi sularında taarruz etmek için ya-

pılmamıştı ve böyle bir taarruz için vücudüne mutlak surette lüzum olan torpitobot kuvvetlerimiz zaten yetişmiyordu. Hatta daha ileri giderek diyebiliriz ki, Alman donanmasının banisi olan büyük amiral V. Tirpitz Alman donanmasını her şeyden evvel barışı temin edecek ve Almanyanın iktisaden inkişafı dolayısıyla İngiltere ile rekabet neticesi, çıkmak ihtimali artmış olan bir savaşın önüne geçebilecek bir amil diye yapmıştı. Çünkü «Tirpitz» in Alman donanmasının inşasını istinat ettirmiş olduğu meşhur Riske düşüncesinin manası, Alman donanmasını öyle bir kuvvette vücade getirmekti ki İngilterenin, Almanyaya karşı yapacağı bir taarruz savaşını, kendisinin acundaki savatlı mevkiini sarımsak büyük bir tehlike addederek barış içinde bir anlaşmayı savaşa tercih etmesini temin etmekte.

İngiltere 1914 tammininde devletler manzumesine rağmen, yarı acunu müfakka olarak savaşı göze almak gibi yüksek kararı verdiği zaman, Alman savaş sevk ve idare makâmı, düşmanın hayli üstün bulunması ve kendisinin uzak taarruzlara kalkmasına sevkölceyi durumunun çok payı müsait bulunması dolayısıyla, düşmanın taarruz etmesini beklemiş ve Kuzey denizinde savaş icrası için şu emri vermiştir :

1 — Harekatin hedefi, Alman körfezine karşı ikame olunan karakol ve abluka kuvvetlerine karşı yapılacak akınlar ve İngiliz sahillerine kadar uzanacak olan mayın ve mümkün olduğu takdirde denizaltı taarruzlarla İngiliz donanmasını izrar etmek olacaktır.

2 — Bu tarzda yapılacak savaş sevk ve idaresile kuvvetler arasında bir denkleme husule geldikten ve bütün kuvvetler hazırlanıp toplanıldıktan sonra, donanmamızı müsait şartlar altında savaşa sokmağa teşebbüs edilecektir.

Fakat deniz kurmayının savaştan evvelki senelerdeki operatif düşüncelerinde bir çok değişiklikler olmuştu. 1908 senesine kadar donanmanın harekât plânı tedafüt idi. Sonra, o zaman deniz kurmay başkanı olan Vice amiral Graf « Baudissen » nin fikrile tacavüzü mahiyet aldı. Bunun için gösterilen sebep çok enteresandır. Bunda deniliyor ki : İngiltere bizim acun ile münakalemizi kesmek istediği için donanmamızı ortaya atmağa

mechuruz. İngiltere bunu ya Alman körfezine taarruza, yahut kırvetlerini geride tutarak kuzey denizi geçitlerini kapatmak suretile yapacaktır. Her iki halde de donanmayı ortaya atmak-sızın durum değişmez ve Almanyanın uzun müddet dış acın ile münakalesinin kesilmesi alman milletinin genel kudretini felce uğratacağı için taarruzi harekete geçmek lazımdır. Dikkate şayandır ki daha 1908 senesinde bile İngilterenin genel savaşta kullandığı tabiiye ciddi olarak gözönüne alınmıştı. Her nekadardı bundan sonraki senelerde İngilterenin yapmış olduğu barış manevralarında kuzey denizi geçitlerinde uzak abluka tesisle esassı surette istüpal edildiği alman deniz kurmayma meçhul kalmamışsa da yine evvelce tasarlanan müdafaa yobile taarruzi hareketler yapılması usulünde karar kılınmıştı. Çünkü ingiliz donanmasının uzak ablukalarla iktifa ederek vakit kaybetmesi ve kat'i harekate uzun müddet geçmemesi, nihayet ingiliz bakiının sabrını tüketeceği ve şiddetli taarruza geçilmesi için ingiliz admiralitesi üzerinde büyük bir tazyik yapacağı hesaba katılmıştı - bir faraziye ki, bunun sonradan göreceğimiz veçhile hakikate bir hayli yakın olduğu tahakkuk etmiştir. Bununla beraber şu noktaya da kat'i olarak işaret edelim ki 1914 senesindeki harekât plânının son hedefi dahi donanmayı bir deniz savaşına sevkelmektir. Yalnız böyle bir savaşta muvaffakiyet ihtimallerini artırmak için daha evvelden kuvvetler arasında bir denkleme temini düşünülmüştü.

Alman harekât plânı genel savaş sevk ve idaresi çerçevesi içinde tetkik edilirse - her nekadardı alman batı ordusunun tasarlanan harekât plânı deniz savaş sevk ve idaresi için çok mühim bulunmakta ve diğer cihetle Avrupa karasına ingiliz kıtaatının geçirilmesi dolayısıyla kuzey denizindeki durumun alman genelkurmayını hayli alâkadar etmesi icap etmekte ise de - bu plândakara ve deniz kurmaylarının müşterek hedefe ulaşmak için ne suretle çalışma birliği yapacaklarına dair hiç bir işaretin bulunmaması göze çarpmaktadır.

Bahriyenin, savaş başında kıtaat nakliyatına taarruz edip etmeyeceği meselesi kara ve deniz kurmayları arasında görüldü. Fakat bu harekâtın olsa olsa düşman nakliyatını gecik-

tirebileceği, bunu tamamille durduramayacağı kanaatine varıldı. Baş komutanlık bu vazifeyi donanmanın ortaya atılmasını icap ettirecek kadar mühim görmedi. Burada kara ve deniz kurmayları arasındaki çalışma birliğini kafi bulursak, savaş sevk ve idaresinin sonraki safhaları için aynı hüküm vermekte isabet etmiş olamayız. Eğer savaştan bir kaç sene evvel kara ve deniz kurmayları arasında yapılan bir toplantıda ordu ile donanmanın yekdiğerinde tamamen müstakil olarak ve her birinin kendi sahalarında ve kendi unsurları içinde hareket etmeleri kararlaştırıldı ise, bu kararın, Belçikayı çözümlenerek Fransa üzerine yapılması tasarlanan ilerî harekâtlar çok geçmeden ingiliz deniz egemenliğinin tesir sahasına ulaştıracak olan bir kara harekât plânı karşısında hiç te cevaz verilecek bir şey olmadığı anlaşılar. İsan ordu ve donanma gibi iki büyük müdafaa kuvveti unsurlarını yekdiğerine kaynaşmış bir varlık halinde ve azami enerji ile müşterek bir amaç üzerine sevkedecek bir ierdenin yoksuzluğunu çok duyuyor. İsan bunu arıyor; çünkü hakikatte bir başkomutanlık yoktu, ayle bir başkomutanlık ki evrensel bir meslek bilgisine mücehhez olsun; icabında, müstakillen hareket etmek iradesini kendinde göremiyen veyahut böyle bir hareketi kendi görüş ve kanaatlerine uygun addetmiyen bu müdafaa kuvveti unsurlarına ayrı ayrı amir ola-bilsin.

Gösterilen bütün sebeplere rağmen kara ve deniz kurmayları arasındaki müzakerede, İngiltereye karşı bir savaşta favkalâde önemli olan Fransa kanal sahillerinin işgali meselesinin yer almaması olmasını insan bir türlü kavrayamaz. Bu ehemmiyet o kadar büyüktür ki buaların almanların eline geçmesi, İngiltereye karşı olan durumu ihtimalki kat'i netice verecek şekilde ıslah edecek, ingilizlerin noktai nazarına göre ise, İngiltere ile Fransa arasındaki irtibat meselesinin halli müşkül bir çıkmaza girecekti. Fakat kanal sahillerinin donanmanın yardımı olmaksızın işgali mümkün olduğuna göre, donanmayı ileride daha müsait şartlar altında savaşa sokmak için elde bulundurmaya ve savaş safhalarının doğuracağı icaba göre bunu - tamamen ortaya atarak - kullanmayı doğru bulanlar vardır.

Maamafih bu fikirler o zaman hiç kimsenin dimağında henüz yer tutmamıştı.

Amerikalı deniz albayı Gill « U. S. naval Proceedings » mecmuasında yazdığı bir makalede daha ileri giderek « Alman büyük karargahında zaferin ilk şartının ablukayı kırarak Atlas denizine çıkmak olduğunu kimse takdir edemedi. Eğer bu hedef takip edilseydi, fransa kanal sahillerinin kara ordusu tarafından işgali ile sevkulceyşi bir hedef tahakkuk etmiş olacaktı. Böyle bir plan muvaffak olur muydu, yoksa olmaz mıydı, yol Marne üzerine mi yoksa doğrudan doğruya sabile doğru mu gitmeliydi? Herhalde bu cihet karara bağlanması lazımgelen mühim bir mesele idi. » diyor.

Fakat burada unutmayalım ki bütün bunlar « savaş sonu hükümleri » dir ve İngiltere'de kara ile deniz savaş sevk ve idareleri arasındaki münasebetler durum icabından ve asırların bıraktığı an'ane iktizasından bulunuyordu.

Şimdiye kadar her iki tarafın savaş başlangıcındaki durum ve kararlarını tetkik ettik. Bunları hulâsa olarak şöyle tesbit edebiliriz İki hasımdan her biri, diğerinin kendi sularına geleceği ve bu suretle mûsait şartlar altında savaşacağı ümidile musırran beklemektedir.

Şimdi savaşın birinci senesindeki sevkulceyşi inkışafı ele alarak yine İngilizler tarafına geçelim:

Britanya deniz savaş sevk ve idare makamı kendi seçmiş olduğu sevkulceyşten pek te metnün değildi. Bir alman taarruzu ihtimali karşısında daimi bir endişe ve huzursuzluk içinde idi, fazla izam edilen hasrın tehlikeli baskınlar yapması her an beklenmekte idi. Her ne kadar alman körfezi önünde denizaltı gemileriyle daimi bir tarassut hizmeti tesis edilmişse de, ani bir hareket karşısında donanmanın müdafaa maksadile uzak üsünden çıkarak zamanında yetişebileceğine pek emniyet edilemiyordu. Her ne kadar nakledileceği zamanda bu emniyetsizlik hûshûttan kendini göstermekte idi. Diğer cihetten uzak mesafelere kadar gidemez zannedilen alman denizaltı gemilerinin ta kıyıya ve büyük donanmanın harekât üsleri yakınına kadar sokulması, büyük filo ya bu üsünde bile emin olamayacağını

hissettiriyor ve onu müteaddit kereler İskoçya'nın Batı sahillerine kadar açılmaya mecbur ediyordu. Bu sebepten otürüdür ki büyük donanmayı mütemadiyen hareket halinde görmekteyiz. Eğer mühim nakliyat yapıyorsa veya Admiralı bir alman taarruzundan fazla endişede ise, donanına kuzey denizinin kuzeyine veya ortasına doğru sürülüyor, eğer denizaltı gemilerinden korkuluyorsa Orkney adalarına kadar geriye çekiliyordu. Büyük donanmanın bu hareketlerle ilgili olarak 28 ağustosla hafif kuvvetlerle alman körfezine yapmış olduğu akın, Helgoland civarında bir ileri karakol çarpışmasını mücip oldu.

Esas itibarile kanal nakliyatını setretmek için yapılan ve kuzey denizinin ortalarına kadar uzanan büyük filonun bu akınları - savaştan sonra İngiliz kaynaklarından öğrendiğimize göre - biz de, savaşın ilk aylarında (Terschelling - Horns Riff) çevresi içinde her zaman için bir savaş yapabilme imkânının mevcut olduğu zannını uyandırmıştı. Bence bu zan yanlıştır. Çünkü o sabada muharebeyi kabul etmek (Celiko)-nın sevkulceyşi kanaatleriyle aykırı olurdu. Bir alman taarruzunun ancak cepheden gelebileceğine göre, Celiko'nun pek üstün olan keşif kuvvetleri sayesinde bu taarruzdan kaçınması ve hattâ alman donanmasını peşine takip, kendisi için mûsait olan sulara kadar çekmesi her zaman mümkündür.

« Churchill » le itilaf zümresine mensup diğer muharrirlerin yazdıklarına bakılırsa: Alman donanması için bu anda çok büyük fırsatlar zühur etmiş, İngiliz donanması « savaşa hasret » miş fakat maalesef buna nail olamamış, çünkü almanlar limanlarından çıkmamışlar. İngiliz donanması böyle sonradan tefahürlerle avunsun dursun, bizde okadar güzel fırsatı kaçırdığımız için hiddetlenelim, kızalım.

Almanların dışarı çıkmaması ve bu suretle gayri mûsait şartlarla savaşa icbar edilememesi İngilizleri kızdırıyordu. Churchill 8 - I. teşrinde Celiko'ya şöyle yazıyor: « Kanaatime göre düşman savaşı kabul etmemekle çok akıllı hareket ediyor. Filosunu limanlarında tutmak suretile Baltık denizindeki egemenliğine sahip bulunuyor, rus cephemizi tehdit ediyor, al-

man sahilini muhafaza ediyor. İsveç ve Norveç'ten Almanya'ya vaki olan ithalatı emniyete alıyor. İngilizleri asıl kızdıran mesele, alman donanması meydana çıkmadığı halde, mayın gemileriyle denizaltı gemilerinin gittikçe artan bir ıztıkla Britanya kapılarını vurmaları idi. Zira alman harekât plânında emredilen ve büyük bir enerjiyle yürütülen denizaltı ve mayın taarruzları tam bu esnada büyük tesirlerini göstermeğe başlamıştı.

Daha savaş başlangıcında Taymis nehri ağzında İngiliz kruvazörü « Amphion » « Königin Luise » nın dökmüş olduğu mayınlara çarparak battı. 5 - Eylül - 914 te (U 21) denizaltı gemisi Firth of Forth da « Pathfinder » kruvazörünü imha etti ve bunun neticesi olarak İngiliz ana üssü olan « Scapa Flow » da bir (denizaltı panığı) zühür etti. 22 - 9 - 914 te Hoofden'deki facia meydana geldi. 75 dakika zarfında (U 9) denizaltı gemisi (Aboukir), (Hogue) ve (Cressy) zırhlı kruvazörlerini batırdı. 14 - 10 - 914 te aynı denizaltı gemisi (Hawke) adlı muhafazalı kruvazörünü imha etti. 27 - 10 - 914 te İrlanda'nın kuzey sahilinde (Berlin) yardımcı kruvazörünün dökmüş olduğu mayınlara büyük savaş gemisi « Audacious » düşerek zayı oldu. Bunlardan başka bir çok denizaltı akınları yapıldı. Gerçi bu akınlar neticesiz kaldı idise de bunların maneviyat üzerine yapmış olduğu tesir, hakiki zayıat kadar kuvvetli olmuştu. Her yerde alman denizaltı gemileriyle mayınların mevcudiyetine ihtimal verilmekte idi. Büyük donanma; demirli olduğu halde hiçbir yerde kendisini emniyette görmediğinden, üstlerinden çıkarak denizde kalmaya icbar edilmişti. İngiliz halkı arasında büyük bir hoşnutsuzluk havası esmeğe başlamış, İngiliz admiralitesi şiddetli hücumlara maruz kalmıştır. İngiliz savaş kruvazörleri komutanı olan Beatty, 17 - 2. teşrinde birinci torda vermiş olduğu bir muhtıradaki « mütemadiyen alarme edilen ve üstlerimizden kaçmaya mecbur olan » sözleriyle İngiliz donanmasının durumunu, tahakküm edilmez bir hal olarak tavsif etmektedir. « Audacious » un ziyandan sarfınazar, bu tarihlerde yapılması zaruri olan tamirler yüzünden, gemilerden bazılarının tersaneye alıp-

masından ötürü büyük donanmanın hayli zayıflamış olması, durumunu bir kat daha ciddileştirmişti.

Britanya deniz genel komutanlığı ile donanma komutanlığı'nın bu durumdan çıkardığı neticeler başka başka idi. Denizaltı gemisi korkusu Celikoyu - bir savaş ihtimaline karşı - donanmanın, kazalık tabiiyevî bakımından da daha ziyade çekingen davranmasını teklif eden bir muhtıra vermeğe mecbur etmişti. (30 - 2. teşrin)

Bu vesika çok uzundur. Bunda Celiko, amacının, ancak alman denizaltı gemileri, mayın gemileri ve torpitobotlarının iştiraki hayli güç olan kuzey denizinin kuzey sularında savaş kabul etmek ve bir savaşta bu gemilerden gelecek tehlikeyi mümkün meralebe ortadan kaldırmak üzere gayet basiretle manevra yapmak olduğunu açıkça söylüyor ve admiralitenin itimadını taşıdığı müddetçe « savaştan kaçınır görünen ve belki de düşmanın umulduğu ve beklendiği gibi bir savaşa icbar edilmemesiyle neticelenebilecek olan » bu tabiiyeye ait mes'uliyet ve ithamları üzerine alacağını bildiriyordu. Admiralet Celiko'nun bu teklifine muvafakat etti. Fakat aynı zamanda Churchill'in düşünceleri ise bütünüyle başka mahiyette idi.

Prems Lui V. « Battenberg » alman neslinden olduğu için 1. deniz lordluğu makamından çekilmek mecburiyetinde kalınca, Churchill, buna halef olarak atılganlığı ile meşhur olan amiral (Fisher) ı seçti ve buna alman donanmasını imarlarında kapamak, « Borkum » ı işgal etmek ve Ballık denizine girmek üzere alman körfazına karşı plânlar hazırlanmasını emretti. Bu hareketi rusların « Pommer » e asker çıkarması takip edecekti. Gerçi Churchill burada pek susuyorsa da, bundan etkari umumiyedeki galayan ile beraber donanmada çıkan müşkülâtın tedafül sevkulceyyin maksada uygun olduğu hakkındaki kanaatinin sarfınazar olduğuna hükmedilebilir. Fakat bu suretle ortaya çıkan ıztırar fikri Tiliyat alanına geçemedi. Donanma komutanı olan Celiko buna muarız bulundu ve hattâ, Churchill'in yazdıklarına göre, başlangıçta bu fikirlere pek hararetle taraf olmamış bulunan Lord Fisher bile, sonradan diğer fırsatlarda fazlasıyla göstermiş olduğu o yaratıcı enerjisini burada göstere-

memişti. Bu suretle Churchill'in fikirleri yavaş yavaş zevale mahkûm oldu. Fakat kabına donanmayı aynı zamanda koruyarak, iktisadî ablukamın tesirini artırmak üzere, çok önemli diğer bir tedbir almağa karar verdi. Bu tedbir İngilizlerin mahlut 2 - 2. Teşrin tarihli kuzey denizinin savaş sahası olarak ilanıdır ki bu, arsulusal bütün muahedeleri hiçe saymakta ve gerek Almanya ile ve gerekse Almanya'ya civar hükümetlerle yapılan ve hukukî meşru olan bütün vapur seyrüseferini İngiliz kontrolü altına girmeye icbar etmekte idi. Buna karşı ise bitarafların yapmış olduğu protostoların hiç bir tesiri olmamıştı. Masmafili bundan sonra meydana gelen iki hadise, İngiliz efkârı umumîyesini yeniden ve şiddetli bir heyecana düşürmüştü. 3 - 2. Teşrinde alman savaş kruvazörleri, İngilizlerin hiç ummadıkları ve binaenaleyh mukabil hiç bir tedbir almadıkları halde, İngiltere sahilindeki Yarmouth'u bombardıman etti ve bu ilk bombardımanı 16 - 1. Kanunda açık deniz donanmasının Hartlepool ve Scarborough'ya karşı akın takip etti. Sayıca pek çok zayıf olan düşman donanmasının ta adalar hükümetinin sahillerine kadar muvaffakiyetle yapmış olduğu bu iki akının, İngiliz admiralısına ve İngiliz donanmasının tarzı hareketine karşı bir çok şikâyetlere sebebiyet vermiş olacağı tabiidir. Bunun neticesi olarak 1. lordun taarruz plânları yeniden pek şiddetle canlanmış ve taarruz fikri son hadidini bulmuştu. « Hartlepool » dan beş gün sonra Churchill 1. lorda şöyle yazmaktadır : « kuvvetle kazanılıp kuvvetle tutulabilen deniz aşırı bir üsse malik olmak - borkum murat ediliyor - ve buradan torpitobotlarımızla denizaltı gemilerimiz gece ve gündüz alman körfezini abluka altında tutarak düşman tam bir inhıza uğrayıncıya kadar karada ve denizde mısırrane savaflara devam etmek bahri siyasi durumun anahtarıdır. Fakat ben böyle canlı ve her şeye egemen bir plân tanzim edebilecek kimseyi bulamıyorum». Bunun üzerine bu iş de böylece kaldı. Celiko'nun ancak almanlar tarafından kendilerine müsait şartlar arz edildiği takdirde savaşı kabul etmek istiyen akilâne, hasiretkârane ve iktisadî abluka tesiri üzerine dayanan sevkulcaşî, memlekette hâlâ sürmekte olan istilâ korkusuna

rağmen, Churchill'in atılmasına galebe etmiş, fakat sonradan bu atılma hedefini değiştirerek İngiltere için feci bir netice veren Çanakkale harekâtının açılmasına sebep olmuştu. İngiliz amirali Harper, Celiko hakkında bir yazısında bu büyük deniz sevkulcaşî ile hiç bir vakit bir deniz savaşı değil, fakat daima bir deniz egemenliği gayesi güdülmüş olduğunu söylemektedir. Celiko bu suretle duruma uygun şekilde hareket etmişti. Yani ancak bir alman taarruzu, filen mevcut ve İngilizler tarafından da savaşız olarak tatbik edilmekte olan deniz egemenliğini meşkûk kılacak şekilde tehdit ettiği takdirde, İngiliz noktai bazârına göre, bir savaş icrası mücbir bir zaruret şeklini almakta idi.

Şimdi alman deniz sevk ve idare makamının kendisi için pek müşkül olan bu durumu ne suretle karşılamaya teşebbüs ettiği keyfiyetine gelelim :

Beklenen İngiliz taarruzunun vaki olmadığı görülünce, alman harekât plânının dayanmış olduğu esasların çürük olduğu anlaşıldı. « Alman körfezine karşı ikame edilen karakol ve abluka kuvvetlerine karşı yapılacak taarruzi hareketlerle İngiliz donanmasının zarara uğratılması ve bu suretle kuvvetler arasında bir denkleşme temin edilmesi » aslında böyle bir karakol ve abluka kuvveti mevcut olmadığına göre lıttahî mümkün değildi. Fakat « İngiliz sahillerine kadar ulaştırılacak olan kayıtsız, şartsız mayın ve denizaltı taarruzları dahî, gördüğümüz veçhile, hakikaten hatırı sayılır muvaffakiyetler temin etti. Fakat bu muvaffakiyetler harekât emrinde kasdedilen manada bir kuvvet denkleşmesini temin edemedi. Şimdi harekât emrinde, tarafımızdan temin edilecek olan böyle bir kuvvet denkleşmesinden sonra, « donanmanın savaşa sevkî » tabiriyle daha evvel harekâtı harbiyenin cereyan tarzından anlaşılabilecek olan « müsait fırsatlardan istifade » tabiri arasındaki farka gelelim :

Burada mühim bir vuzuhsuzluk göze çarpmaktadır. Çünkü deniz savaşında küçük hareketlerin büyük ölçüde kat'i neticeli savaflara müncer olması her zaman muhtemel olduğu için « müsait fırsatlardan istifade » ancak donanma komutanlığına bu maksat için donanmanın ortaya atılması serbestisi verildiği takdirde bir muvaffakiyete saik olabilirdi. Halbuki donanma

komutanı bu serbestiyi elde edememişti. Bilakis mümkün olduğu kadar ağır zayıftan kaçınmak suretile muvaffakiyet elde etmesi şeklindeki bağlar yine olduğu gibi kalmıştı. Çünkü büyük karargâhta henüz donanmanın ortaya atılması istenilmekte idi.

Deniz savaş sevk ve idare makamı, hâlâ İngiliz donanmasını taarruzi hareketlerinden düşmanı ısrar edecek fırsatlar zühür edeceği ümidine bağlı kaldığı halde, donanma komutanlığı ancak inisiyatif kendi elinde olduğu halde buna ulaşabileceğini çok geçmeden takdir etmiş bulunuyordu. Eylül nihayetinde amiral Ingenohl harekât emrini tefsir ederken, İngilizler alman körfezine taarruz ettikleri takdirde, bütün farkedilen, belki de bütün üstün kuvvetile bu harekete iştirak edecek olan muharraz tarafında olacağını, alman nehir ağzlarından çıkacak olan alman donanmasının daha bu çıkış esnasında İngiliz denizaltı gemileri tarafından hasara uğrıtacağını, diğer taraftan almanlar ise hazırlıksız bir halde ve belki de bir kaç gemisinin tamirde veya bir kısım kuvveti Baltık denizine gönderilmek suretile zayıflamış bulunacağı için, tekmi kuvvetile bu taarruzu karşılamıyacağına haklı olarak dikkat nazaran çekmiştir. Buna karşı ise toplu bir halde açık deniz kuvvetleriyle, inisiyatif almanların elinde olmak üzere yapılacak bir savaşta tokus neticeler doğuracağını ve bu suretle başkına uğrıyan tarafın düşman olacağını ve bu takdirde düşmanın bir kısım kuvvetlerine karşı muzaferiyetli savaşlar yapılması ihtimali olduğunu ilâve etmiştir.

Maamafih amiral Ingenohl bu düşüncelerle hiç bir muvaffakiyet kazanmadı. Bilakis bu fikirlere ki kendisine Kayzer tarafından büyük zayıflı mucip olabilecek her türlü hareketten çekinmesini ve alman körfezine kuvvetli düşman kuvvetleri girmiş olsa dahi yine savaş kabul etmesini emreden 1/2. Teşrin tarihli bir muhtara verilmesine saik olmuştu.

Bu ane kadar Ingenohl düşmanın harekâtına karşı alacağı tedbirlerde « ancak müsait şartlar » gibi aslında tabii olan bir kayıl ile mukayyet olduğu ve bu şartların müsait addedilip addedilmemesi kendi telakkisine tabi bulunduğu halde, 6/1. Teşrin tarihli Kayzerin muhtıraşile donanma komutanının ha-

rekât serbestisi pek mühim diğer bir bağ ile bağlanmış oluyordu. genel karargâhta (Marne) savaşı akamete uğradıktan sonra kara durumunda meydana alan emniyetsizlik, o zamana kadar bitaraf kalmış olan devletler durumunun nazarı dikkate alınması, kayranması mümkün olan diğer siyasal nüfuzlar, donanmanın müessir siyasal bir kuvvet vasıtası olarak barış müzakeratı için sağlam bir halde elde tutulmasına saik olmuş ve Kayzer ile deniz kurmay başkanlığının kalî neticeli bir savaş tehlikesine karşı olan menfi durumunu bir kat daha kuvvetlendirmişti. Kezalik 28 - ağustosta Helgonlad da vukua gelen ileri karakol savaşında, küçük kruvazörlerimizin atılmalıkları dolayısıyla uğramış oldukları oldukça mühim zayıflı her iki makam üzerinde bu istikamette müessir olmuştur. Halbuki sıvrattan İskajarak savaşın gösterdiği üzere, gemi malzememiz ile mermilerimizin mükemmeliyetini gösteren tecrübeler henüz o zaman yoktu.

Büyük karargâhta savaşın en harareti tarafları büyük amiral Von Tirpiç olduğu halde o bile bu fikrinde kayıtsız ve şartsız ısrar etmemekte, bilakis savaşın ancak « Helgonland » dan çok uzak olmamak, nihayet 100 mil dahilinde olmak üzere kabulünü bile tavsiye etmekte idi.

İnsan kendisini o zaman iş başında bulunan şahsiyetlerin yerine koyacak olursa, o gün olduğu gibi bugünde donanmanın ortaya atılması aleyhinde mülahazat sebeplerini bulunduğunu tasdik etmemek elden gelmez. O zaman savaşın bir kaç sene süreceği tahmin edilmediği için İngiliz ablukasının öldürücü tesiri de takdir edilememişti. Bu sebepten savaş için sevkulcağı bir mevcudiyet husolunmuyordu. Bilakis donanmanın sevk ve idaresi hakkındaki bütün teşebbüslerde daima, donanmanın mutlak bir savaşa girişmesi istenilmekte idi. Fakat bütün bu gayretlerle muayyen bir hedef uğrunda döğüşmek değil, bilakis alman olusunun girişmiş olduğu bu hayat memat mücadelesinde donanmanın şahsiyetinde toplanmış olan savaş kuvvetini ortaya koymak gayesi güdülmüyordu. Buna karşı ise, bu savaş kuvvetinin mümkün olduğu kadar sağlam bir halde elde tutulması hakkındaki sebeplerin daha kuvvetli olduğu sabit oldu. Bunu

bir düşman ağzından Churchill'in sözlerinden anlıyor ve bunları burada bir daha tekrar ediyoruz:

Yalnız kuvvetli bir alman donanmasının varlığı bile Baltık denizini ve alman sahillerini düşmandan temiz bulundurmuyor. Rusya'nın acun ile aşakasını kesiyor, halbuki bunun zıya ile iş bitmiş demek olacağı için, bunun alman savaş sevk ve idare makamlarının kararları üzerinde çok büyük tasirler icra etmiş olacağı gayet tabiidir.

Bu şartlar altında, Marne savaşından sonra denize doğru bir yarış başladığı ve kanal sahilleri etrafındaki savaşın artık sahilde cereyan edeceği anlaşıldığı zaman, ordu ile donanmanın ne surette çalışma birliği yapabileceği meselesi maalesef yine düşünülememişti. Malum olduğu üzere I. Teşrinin ikinci yarısında Yeer de cereyan eden savaşlarda ingilizdeniz kuvvetlerinin yan ateşi almanların karadaki taarruzlarının durdurulmasına kat'î olarak yardım etmiş ve alman donanması ise buna hiç müdahale etmemiştir. Böyle bir taarruz her halde donanmanın ortaya atılmasını mücip olabilirdi. Fakat deniz savaş sevk ve idare makamı, bu anda, her zamandan fazla böyle bir düşünmeden uzak bulunuyordu. Bugün biliyoruz ki ingiliz büyük donanması tam bu anda, Flander de kat'î savaşların cereyan ettiği sıralarda, birçok gemileri tamirde bulunduğu için sayı cihetle zayıflamış ve Ökney adalarının hatasına çekilmişti ve alman donanması bu anda Flander sahillerine karşı bir taarruz yapsaydı, bunu belki ingiliz donanması vakit ve zamanla karşılayamayacaktı. Alman deniz savaş sevk ve idare makamı bu hakikati o zaman bilmiyordu. Fakat bu bilinmemiş olsa ve donanmanın ortaya atılması mecburiyeti hasıl olsa dahi, bu defa orduya yardım etmek üzere bir taarruz yapılması doğru bir hareket olurdu.

Açık deniz donanması böyle bir hareket için kuvvet ve cesarete sahip olduğunu 3/2. Teşrinde ingiliz sahillerindeki Yarmouth ve Lowestoff'u bombardıman etmekle gösterdi. Fakat bu hareket maalesef Flander savaşları için çok geç kalmış olduğu gibi onunla hiç bir ilgisi de yoktu. Bu hareket dahi donanmanın ortaya atılmasını icap ettirebilirdi. Eğer böyle bir

taarruz, on gün evvel Flander istikametine doğru yapılırsa ve aynı zamanda ingiliz gemilerinin bombardıman mevkiilerindeki sular mayınlarla kirlenilseydi, kat'î neticeli savaşların cereyan ettiği günlerde kara cephesinin yükünü hafifletmek bakımından çok münasip bir iş görülmüş olurdu.

Yarmouth karşı yapılan taarruz ile bunun arkasından I. Kanunda Hartlepool ve Scarborough'nun bombardımanı, Alman açık deniz donanmasının vapurmuş olduğu taarruzi hareketlerdir ki, çok üstün kuvvetteki ingiliz donanması bu hususta alman donanması ile aynı safla yer alamaz. Bütün savaş esnasında hiç bir zaman tek bir ingiliz mermisi alman toprağına düşmemiştir. Her iki harekete an planlar donanma komutanlığının misyafirinden doğmuş ve büyük karargâhın egemen olan çakingen zihniyete rağmen Kayzerin muvafakatine ihtisar etmiştir. Bu hareketler, savaşı kavuşturmak için müsait şartları ancak taarruz kendi tarafınızdan yapıldığı takdirde elde edilebileceği hakkında donanma komutanlığının yukarıda bahsedilen ve inmemiştir doğru olan kanaatini ısrat etmiştir. Fakat donanma komutanı tabiiyevî harekette maalesef kayzerin 6 II. teşrin tarihli emrine bağlı kalmış. Bu bağlılık, kendisinin Hartlepool'u bombardıman edileceği gün, adet ve kuvveti tesbit edilemeyen düşman muhkib teniri kaksısında, ana kuvvet ile savaşın kaçınmasına ve vaktinden evvel geri dönmeye sebep olmuştur. Donanma komutanının bu kararı sonradan haklı teskilata uğradı. Çünkü donanma komutanının bu hareketle ingiliz sahillerine kadar ileri sürülmüş olan savaş kruvazörleri ile hafif kuvvetler tabikeli bir vaziyete düşebilirlerdi ve hattı düşmüşlerdir bile.

Sonradan anlaşıldığına göre o gün savaş yapmak için elde edilmeğe çalışılan müsait fırsatlar zahir olmuş olduğu halde donanma komutanının eli, kolu bağlı olmasından dolayı bundan istifade edememiş olması bir kat daha teessüfe şayandır. Çünkü, Ingenohl'un karşısındaki ingiliz kuvvetleri II. savaş filosu amiral Beatty'nin savaş kruvazörleri idiki bunlar toplanmış bir halde bulunan açık deniz donanmasından kuvvetçe çok aşağı bulunuyordu. Eğer alman donanma komutan-

İhî operatif olarak tam bir hareket serbestisine sahip olsaydı, burada İngiliz donanmasının bir kısmı ile çarpışmak ihtimal dahilinde idi.

Amiral Ingenohl başlangıçta henüz yoklama nevinden olan bu taarruzlarla bir ileri hareket yolu göstermiş bulunuyorduk bu, gerek her iki taraf kuvvetler neshetine ve gerekse sevkül coşî durumuna uygun düşünmekte ve büyük muvaffakiyetler vadetmekte idi. Bu ileri hareketin sonucu, ne'at yollarını emniyetle bulundurmak suretile ana kuvveti Alman öselerinden münasip bir mesafeye kadar sürerek en seri alman kuvvetleriyle İngiliz topraklarının en zaif noktalarına kadar taarruzlar yapıp düşmanı donanmasından kuvvet ayırmağa mebur etmek ve sonra bu kuvvetleri müsait şartlar altında savaşa icbar etmek ümidi idi. Daha Hartlepool günü yapılan bu ileri hareketin, düşmanı beklenen müdafaa tathirlerini almaya sevkettiğini gördük ve bu tabiiyenin 1916 senesinde amiral Smeer tarafından operatif olarak daha büyük serbesti ile tevsi edilerek bize İskazarakta bir alman zaferi kazandırmış olmağın şahit olduk. Şurası kayda değerki amiral Ingenohl bile İskazarakın kat'i netice savaşı için muhtemel bir savaş sahnesi olacağına her zaman işaret etmiştir. Eğer « Dogger bank » da bizim için gayri müsait cereyan atung olan krıvazör savaşından sonra, 1 - Şubat - 915 te kayzerin emri ile forsuna indirmemiş olsaydı, Ingenohl'un donanma sevk ve idaresi kendisi tarafından tatbik edilen taarruz tabiiyesinin temadisi esnasında daha 1915 te bize bir İskazarak zaferi temin olması imkân haricinde değildi.

Artık müzaleemizin sonuna geldiğimiz için lûfâsa edelim: İngilizler tarafından 1914 savaş snesinde takip edilen tedafîi sevkülcoşînin, İngiliz donanma komutanının bizi, bizim için gayri müsait şartlarla kat'i netice savaşa icbar etmekten başka bir şey olduğu o zaman için olduğu gibi bu gün dahi kabul edilemez. Bu şartlar altında donanmamızı savaşa sokmak mes'uliyeti, zaferin ancak başka suretle kazanılacağı bilindiği, yahut diğer bir tabir ile zaferin kazanılması için lûzun görülen sevkülcoşî bir hedefin ele geçirilmesi icap ettiği takdirde deruhla edilebilirdi. Bâfarr: ahukayı kırmak üzere ordu

ile donanmanın müşterek hareket yapmak suretile Fransa kanal sâhillerinin zaptı gibi.

Kendisinin sonradan kayıtsız, şartsız denizaltı savaşının açılması için vermiş olduğu karar buna benzer bir karar idi. Çünkü bu karar savaşı kazanmak için artık başka çıkar bir yol görülmeyişi için verilmişti.

Donanmanın savaşa sevkinde sevkülcoşî bir mecburiyet olduğu bu gün anlaşıyor. Fakat 1914 te böyle bir fikir kimsede uyanmamıştı. Bunun böyle olmaması bir tesadüftür. Fakat bir kabahtır doğaldır.

Bir savaş ile düşmanı yalnız izrar etmek gayesi dükûlduğu müddetçe, amiral Ingenohl tarafından 1914 son baharında başlanmış olan mahdud hedefli taarruz hareketler usulü, bu gayeye doğru giden doğru bir yoldu. Bu yol, bütün İngiliz donanması yetişmeden evvel düşmanın bir kısım kuvvetleriyle bir savaşa girişmeğe ihtimal verdimekte idi. Elde edilmeğe çalışılan kuvvet derkleşmesi bu şekilde bir veya iki darbe ile tathakkuk ettirebilirdi. Fakt bu gibi muvaffakiyetler, ancak donanma komutanına, bu şekilde hareketler icrası için operatif olarak tam manasile bir hareket serbestisi, bilhassa donanmanın savaşa sevkî müsadesi, verildiği takdirde bekenebilirdi. Buna muvaffak olunamaması alınan yanlış tathirlerin neticesidir ve buna teessüf atmamak mümkün değildir.

Çeviren
Dr. Yzb. SÜREYYA BORA

Dalgıç talim ve terbiyesi

1928 senesinde Vasington tersanesinde derin su dalgıç okulunun tesisiinden evvel dalgıç talim ve terbiyesi rasgele sistem ve metotlarla yapılmıyordu. Topgu göbekleri, torpitoluklar kısa bir talim terbiyeden sonra dalgıç oluyordular. Fakat bunlardan pek azı mesleğe bevasi, vücutta kabalyetli ve soguk kanlı olarak zuhur ediyordu ve bu alanda kullanılabiliyorlardı. Şimdi bu okuldaki kurs 6 ayı çıkarılmıştır. Talebe bilfiil dalmayı, daima cihazının kullanılmasını ve dalgıç adetlerini öğrenerek tam bir müttehassıs olup her türlü dalgıç işlerinde ehliyetli olarak okuldan çıkmaktadırlar.

Bugüne kadar subayların talim ve terbiyesi o kadar fazla ilmi edilmmiştir ki s. 51 ve s. 4 denizaltı gemilerinin tahlis ameliyesinde gemilerin hakiki durumlarına tesbit için pek az adette subay bilfiil su altına inmişlerdir. Bahriyenin her şubesinde olduğu gibi bu şubesinde de subayların bu işin en ilerisinde olmaları lazımdır.

Bu meslek talimleri gayet sıkı bir sahlı muayeneden geçirilmekle bugüne kadar vukun gelmekte olan ve CAISSON (teşekkül hubbat) [1] hastalığından doğan kazaların adedi azaltılmaktadır. Tazyik azaltma cetvellerinin tanziminde ciğer ve kalbin hareketi esas tutulduğu için bu azuvarın durumu bilhassa ehemmiyetlidir. Çok şişman adamlar bu işe elverişli değildir. Çünkü şişman vücutlar normal vücutlara nazaran beş

[1] Bide (teşekkül hubbat) denilen bu hastalık dalgıçlarda mürayyik hava içerisinde çalışanlarda huasile gelir. Bu hastalığın sebebi, tazyik altında bulunan bir vücutta tazyikin ref'i esnasında nitrojen habbelerinin ayrılarak vücuda yayılmasıdır. Aras çok muhtelif tarzlarda görüldüğü ilik habbelerinin mütedil ayrılması ve yayılması neticesidir. Mafsalilerde adalelerde vücutun her hangi bir kısmında ağrı yapar. Parmak uclarında şiş, baş dönmesi, tenâfüste güçlük ve quuron kaybolması aksest ahvalde vaki olur.

misli nitrojen negrederler. Normal, sıhhatli vücutlar yüksek tazyikin tesirlerinden daha az korkmakla beraber tehlike daima mevcuttur. Matlup olan sahlı muayene geçirildikten ve doktor raporu okula gönderildikten sonra talebe dalgıç talim ve terbiyesine başlanırsa lazımdır.

Talim ve tedrisat için bir bina dahiline konmuş bir talim sarnacı kullanılır. Bu sarnacın üstünde mevcut kapak tazyikli dalgıçlarda kapanır. Sarnac o şekilde techiz edilmiştir ki dalmış bir dalgıçın vücutu üzerine her hangi bir umukta vaki olacak tazyik bu sarnac dahilindeki su üzerine verilen hava ile elde edilebilmektedir.

Verilmekte olan bu hava tazyikinin azaltılması ile de vücut üzerinde tamamiye umuktan satha çıkıyormuş tesiri elde edilmektedir ki bu suretle tazyikin tenaküsü eldeki cetvellere nazaran ayar edilebilmektedir. (Tazyik odası) denilen diğer hususî bir sarnac talebe dalgıçlarda hava tazyikinden mütevelliit aksi tesirleri tecrübe etmek ve CAISSON hastalığının tedavisi için kullanılır. Bunlardan başka dalgıç talimleri için iki torpito hava kompressörü, müteaddit hava depoları ve diğer bazı aletler dalgıç talim ve terbiyesi için bulunması zaruri olmakta-
sır. Özel olarak techiz edilmiş 70 kademlik bir dalgıç fihkayı her zaman için okul emrinde bulunmak üzere tefrik edilmiştir. Bu fihka ile tersane ve daleme uzaktaki dalışlar yapılır.

Talebe dalgıçlara ervele hava, ekzost valflarının kullanılması tazyikin tezayüdünde ağır açarak ve yutkularak kulakların korunması gibi dalgıçlığın mühim avaslari öğretilir. Bunları yapıp yapmadıkları tazyik odası içerisinde miktarı kâfi hava tazyiki tahtında da kontrol edilir. Bundan sonra sarnac dahilinde az tazyikle daldırılır. Bu birinci dalışta (Muvazene) talimi yapılır. Yarı tase gelen havanın alış ve ekzostu ile sarnac dahilinde yüzmek ve yalınt menfi sephiye alıp sarnacın dibinde sürünmek, yatmak gibi hareketler yaptırılır. Bu ilk dalış bir ilk tren seyahati, uçağa binışten farkıdır. Yalnız mesele başlangıçta kendi kendinin pilotu veya makinisti olabilmekten ibarettir.

Müteaddit müptedî dalışlarından sonra talebe tank içinde aletler kullanır. Keski çekiç ile perçin başları kestirilir. Bir talebeye hiç dışarı çıkmadan bir perçin kestirilir. Bundan sonra iki dalgıç çift olarak bir anda dalarak birisi kaskıyı perçin üzerinde tutar diğeri de ağır bir balyozu sallar bu ameliyede bir defa dalışta perçin yerinden oynatılmaya kadar devam eder. Ve sonra her dalgıç destere ile bir maden parçası keser. Bundan sonra her dalgıcın bir perçin veya armuzu kalafat etmesi temin edilir. Hava mak'abı ile çelik levha üzerine delik deldirilir. Ve badehur bu deliklere kavalıye vurulur. Bütün bu ameliyede dalgıçlara en müşkül durumlarda çalışıyormuş gibi tam takım elbise giydirilir. Ve eldiven kullanılır üç parmaklı kalın eldivenlerle. kesilmiş bir sac levhayı yerinden oynatmak kolay bir iş değildir. Talim ve terbiyenin bu safhasında iki mühim noktayı göz önünde bulundurmak lazımdır. Birincisi dalgıça su altında çalışmayı talim etmek ikincisi de bir dalgıç içinde çalıştığı elbise ile son derecede ünsiyet ederek alelâde su üstünde çalışıyormuş gibi hareket etmesini ve aleti hemen hemen otomatik bir şekilde kullanmasını temin etmektir.

Talebe sarnıç dahilinde el ve kuvveti muharrerike ile çalışan aletleri kullanmakta maharet kespettikten sonra tersanede ki nehirde dalışa başlarlar. Evvelâ karadaki maddelerin keşfi ve bu maddelere ulaştırılması öğretilir. Bundan sonra aydınlık ve temiz sarnıç dibinde yapılan işlerin aynı suretle çamurlu nehrin karnında yapılması temin edilir. Talim ve terbiyenin bu kısmı ileri de alacağı durumlarda tesadüf edileceği fena rüyet şeraitini düşünmiyerek, talebenin kendisini (sarnıç dalışlarından aldığı neticeye nazaran) mütebassis zanmederek işe vereceği ehemmiyeti azaltması bakımından çok mübimdir. Bazı zamanlar vazifedar dalgıçların tesadüf etlikleri müşkül işlerde okulun (Dalgıç kursunun) talebesi çağırılır. Bir defasında (Anacastin) deresine yuvarlanmış olan bir volcu katarının ankazının temizlenmesi için, bir defasında da Chesapeake'nin kanalında boğulmuş bir cesedin çıkarılması ve bir başka defasında da Potomac nehrine düşmüş olduğu rapor edilen bir

halka birsızıntı muvaffakiyetleriyle aranması için kurs talebesi çağırılmıştı. Son kurs talebesi deniz açık istasyonunda batmış iki fihkanın ve altın kuşa yarışında alabura olmuş bir yarış teknesinin tahlisiye ameliyesinde çalışmıştır. Bu gibi dalışlar talebeye yeni mesleklerinin fihyat sahasında ameli tecrübesini temin eder.

Talebe 90 kadem derinliğe kadar dalmış umukunu artırır. Bu gibiler ayda 10 dolar fazla tahsisat almak üzere sığ olduğu dairece ikinci sınıf dalgıç olarak tasdik edilir. Bundan sonra dalgıçlar sarnıç içerisinde oksijen ile levha kasmağa başlar. Sarnıç içerisinde bu işte muvaffak olanların nehirde de oksijeni aynı suretle kullanması lazımdır. Gaz ile kesme ameliyesini müteakip derhal elektrik arkının su altında kullanılmasına başlanır ki bu iş ancak sabit olarak yapılır. Nehirde kullanılmaz.

Dershane ödevlerinde dalgıç jurnalı tutmak muzık hava meselelerinin hesabı, dalgıç elbiselerinin tamir ve ıslahının ameli usulleri, el dalgıç tulumlarının sökölmesi ve over olu ve bunların kilyetlerinin tecrübesi gibi hususatta meventtir. Dalgıçlar denizaltı gemileri personelinin tahlisiye yeteklerini kullanarak talim sarnıç dahilinde sığ sularda sığ su elbiseleriyle dalarken malûm olmayan derinliklere tesadüfte ani firarı temin edabilmek için talimler yaparlar.

Bundan sonraki dalışlar her talebe için sarnıç dahilinde 25 kademden 100 ve 300 kademe kadar çıkabilir. Bu derin su dalışlarından evvel her talebenin hava tazyikine mukavemet edip edemeyecekleri tazyik odasında bu umuklara mukabil hava tazyi almış alınıarak silihi bir tefüsten geçirilebilirler. Çaisson hastalığına ilâveten başka bir güçlük daha ortaya çıkar oda: Bu umuklarda ve yahut buna mukabil olan beher pus murrabbına 110 libre hava tazyikinin teneffüsünde vücutta giren oksijen miktarı [1] hali normalde 1.5 atmosferlik oksijen teneffüsünde müsevidir.

[1] Havada iskriben %, 20 oksijen vardır. Bunun içindirki 5 atmosfer tazyikinde havanın içerisindeki oksijen tazyiki 1 atmosferlik saf oksijen tazyikine müsevidir.

Oksijen tazyiki dalgıç üzerinde acıip ayuştırucu bir tesir göstermeğe başlar. 250 kadem gibi derin omuklarda uzun zaman kalmak oksijen tesemmümünü intaç eder ki bu da bir nevi zatürreedir.

Bunun içindir ki çok derin dalışlar azami 15 dakika olarak tahdit edilmiştir.

Her yaz üç haftadan mürekkep iki safha talim ve terbiyesi için (geçen üç sena zarfında) bir denizaltı gemisi kursuna emrine verilmiştir. Talim ve terbiyenin bu mühim safhasında kure talebesi denizaltı gemisine alınmış ve dalgıç filikasında denizaltı gemisini takip ederek Dahlgrenpiney Point sahasına gidilmiştir. Denizaltı gemisi 25 kademlik umka demürleme ve her üçlerden evvel mevzii bir dalış yapmış takriben 3 saat kadar kairda oturmuştur. Denizaltı gemisi su üstünde iken telefon kabloları gemiye bağlanıyor ve geminin başına ve kışına bağlanan tahta şamandara geminin kairdaki mevkiini su üstünde tamamiyle gösteriyordu. Bu şamandraların ve kabloların dalgıç filikalarına alınıp dalışa hazırılmak ekseri ahvalde müşkülâtı mucap olduğundan dalgıçlar bu müşkülâtı defetmek için icap eden tecrübeleri kızıyorlardı. Vakit müsaade ettiği takdirde her dalgıç her gün bir iniş yapıyordu. Evvelâ kendisini geminin güvertesine alıştırıyor ve sonra tablisaye lava tertibatının mevkilerini buluyor ve nihayet su üstünden verilen bir hava hortumunu bunlardan birisine bağlıyordu. İnglerde ya kule kaportasına ve yahut güvertedeki diğer kaportaların birisine giderek tas vasıtasile madeni sesler yapıp gemi içersile irtibat teminine çalışıyor ve bir an için kendi havasını keserek güdültü önüne geçip içeriye dinliyor ve denizaltı gemisi mürettebatı ile muhabere temin ediyordu. Denizaltı gemisi ile yapılan talimler esnasında talebeye nehrin akıntı ve çamurlu kairında yürümek ve fena met cezir hallerinde çalışmak talimleri yaptırılır. Bu suretle dalma sarnıçlarına dalışlardan ödev dalışlarına yaklaştırılırlar.

Muvaffak olan taleba birinci sınıf dalgıç olarak denizaltı gemileri ana gemisine ve yahut kurtarma gemilerine tayin edilirler ki bunlar her altı ayda asgari 150 kadem umka dört

dalış yapıp ve her dalışta asgari 20 dakika durarak birinci sınıf dalgıçlık durumlarını muhafaza ederler.

Denizaltı gemileri kurtarma gemilerinde ödev alan denizaltı kurtarma cihazı kullanma okulu subaylarla dalış postaları başında bulunan gedikli subayların aynen mukellef eradın geçinliği bu altı aylık kursu geçirineleri mecburidir. Mukellef erata ilâveten bu subaylara Coëssen hastalığının tedavî usullerinin, tazyik mütenakis cerevellerinin kullauma tarzları ve bu cerevellerin istinat eniği nazariyatında öğretilir.

Subaylara bu suretle ihtisası talim terbiyesi yaptırılmaktan maksat dalgıç talim ve terbiyesinin sıkı kontrol altına alınarak vukua gelen kazaların asgari hadde indirilmesidir.

Çeviren
Dr. Yab. SÜREYYA BORA

[1] Caisson hastalığından korunma

1836 da Triger tarafından Caissonun keşfinden ve 1867 de dalgıç başlıklarının oldukça vâsi mikyasta kullanılmamasından beri yüksek hava tazyikının vücut üzerindeki tesirleri de tetkik edilmektedir. Bu araştırmalar sayesinde kazaların yüzde miktarında hüsmedilir bir azalma vardır. Buna rağmen halledilememiş dikkate değer bir çok meseleler mevcuttur. Hali hazırda bu sulada araştırma yapanlar pek azdır. Belki de temerkatimizle bu maksat için Vasington tersanesindeki (Experimental Diving Unit) müessesesi kadar iyi teçhiz edilmiş başka bir müessesede yoktur. Pittsburg'da mayın bürosu ile müştereken oksijen - Helyum gazleri üzerinde meşgul olmak üzere 1927 de işe başlamış olan bu müessese personeli denizcilerden mürekkeptir. Denim su dalgıç okulu ile aynı bina dahilinde bulunan bu müesseseyi okulla karıştırmamalıdır.

Sıhıy personeli bir deniz subayı, iki deniz doktoru ve bir sivil kimyagörden mürekkep olup mürettebatını da bir baş dalgıç, tecrübeler yapmak için 9 birinci sınıf dalgıç, üçü laboratuvar teknisyeni olmak üzere 4 eczacı geliklisi teşkil eder dalgıç tecrübeleri 10 kadem irtifadında, 10 kadem kutusunda ve 8 kadem derinliğinde su doldurulan bir tulum sarıncından yapılır. Sarıncı cidarı iki pus kalınlığında çelikten yapılmış olup beher muhabbatı pusa 400 libre tazyika mukavimdir. Bu sarıncı ta elektrik tenviratı olduğu gibi muhtelif gözetleme lumbuzları, dalaçak dalgıç ıyın telefon tertibatı ve hava irtibatı, tazyik ve ayar (Egzost) valfları mevcuttur.

[1] Büyük köprü ayaklarının yapılmasına kullandıkları dalma emeklerinde çalışmaya verilen isimdir ki Büyük savaşta Yavuzun paraları atılmaya bu vasıta ile tamir edilmiştir. Bu işçilerle dalgıçların askeriyeye müptela oldukları ve birde kaba tabirle (Makine vurma) dedikleri haklıdır.

Tazyik odası, cihazın en esaslı kısmı olup 15 kadem tuluunda, 7 kadem kutusunda ve 500 libre tazyika mukavemet eden ufki bir üstüvânedir. Tazyik odası, müdavât menhulu, giriş menhulu tabir edilen ik menholla, telefon, elektrik, gözetleme lumbuzları, dahilden ve hariçten kullanılabilen tazyik ve ayar (Egzost) valfları ile teçhiz edilmiştir. Tazyik manometreleri, sıvıli manometreler ve tınik mukayyidi talim sarıncı ve tazyik odasına bağlıdır. Mınak hava eski sistem bir denizli gemisi hava şişesinden alınır. Bu şişeler 250 atmosferlik 2 torpido hava kompresörü ile daldırulur. Arzın edildiği zaman vakıymı yapılabilmek için bu kompresörlerden birisinde aksi hareket donanımı vardır. Gaz ve lein tahlilleriyle diğer hususlarla müessese subaylarını tetkikatlara, arayışlarına yardım ederek kimya tetkiklerini yapabilir ve Caisson hastalığından korunma çarelerini arınayı maktadır bir laboratuvarı vardır.

Hava tazyikına maruz vücudların tazyikin ref'inden sonra geldikleri ızdırapların sebeplerini ilk defa olarak 1854 te Pol ve Watelle isimindeki iki fransız tetkika başlamışlar ve Caisson hastalığının, vücuduna tazyika maruz kalmış müddeti, tazyikin derecesi ve tazyikin ref'i sıratı ile alakadar olduğunu meydana çıkarmak gibi mütemm müşahadelerde bulunmuşlardır. Tazyikin fazlalığı bir zarar yapmaz. Yalnız hali tabiyye avdet mühim bir mesele teşkil eder ki bu da aynı vücutta tekrar tazyik tatbik edilmekte tedavî edilir. Bu esasların doğruluğu meydana çıkmıştır. Senelerden beri bir çok taraftar bulan (Mechanical Angasition) nazariyesini ilk defa olarak Pol ve Watelle orlaya koymuştur. Bu nazariye adipleri, vücudun sıratı tazyik tenakusuna mukavemet edemediğini, binaenaleyh eziglerde ve deyeratı denizde ihtikan bismine gelliğini kabul etmekte idiler.

1868 de Panon, 1869 da L. Boyde Merceourt tazyik tenakusu esasında gazın vücutta tahallül ederek habbeler teşekkül ettiğini beyan etmişlerdir. Ve 1878 de Paul Bert kendi nazariyesini orlaya alın bu doktorun yaptığı tecrübelerde bir insan veya hayvanın münak hava teneffüs ettiği zaman kanının mürekkebatı dâhilinde mütezatt bir miktarda azot olarak diğer cinsuce tevzi ettiğini gösterdi. Tazyikin azalması esnasında eğer

bu azaltma kâfî derece yavaş ise azotun fazla kısmı ciğerlerden firar eder eğer çok süratli tenakus vaki olursa kanı ve ensacı habbeler teşekkül eder; ev'iyyeyi şariyeyi tıkar, devranı demi kat'eder veyahut mihaniki zorlama ile Carsson hastalığı arazını göstermeğe sebep olur. Paul Bert den çok evvel 1670 de Robert Boyle'nun hayvanlar üzerinde yaptığı tetkikte hava tazyikinin azaltması esnasında kanın köpürdüğü ve hava habbelerinin devranı demeye karıştığını görmüştür. 1837 de Hodge - Seyler bu tecrübeleri tayit etmiş ve habbeleri kalp ile vâhidi ecvel ler (Vena Cava) da bulmuşlar. Le Roy de Mericourtun Akdenizde Sünger dalgıçları üzerindeki müşahedesine göre tazyik azaltmanın en salim süratli beher atmosfer için 10 dakikadır. Diğerleri de bu zamanın iki misli olmasını iddia etmektedirler. Vücudun massettiği azotun hesabına ilk defa olarak Almanya'da Zuntz tarafından teşebbüs edilmiştir. Halber, Meyer ve Fon Schroter salim tazyik azaltmayı beher atmosfer için 15 dakika kabul ederek vücudun, tazyik azaltma muntazamı olmak şartile beher dakikada eritebileceği azot miktarını Zuntzun metodu ile hesap edebileceklerini ve Carsson hastalığını ıntaç etmeyen tazyik azaltmalarında vücutta üç işba vaki olmayacağını kabul etmişlerdir. Bunların faraziyeleri hatalı olmasına rağmen tazyik azaltma cetvellerinin hesabında kuvvetli esaslar bulan diğer arayıcıların mesailerine yardım etmişlerdir.

Bugün kullanılan bütün tazyik azaltma cetvellerinin esası olan nazariyeyi 1907 de J. S. Haldane ile arkadaşları ortaya koymuşlardır. Henry isimindeki bir âlimin kanunlarına nazaran her ferde göre değişen işba halleri mikâp santimetres ile ölçülmeyip yüzde olarak hesap edilir.

Mevcut kanun tam devrini bir dakikada yaptığı kabul edilerek bir kaç devirden sonraki işba derecesi ancak logaritmik bir münhanı ile hesap edilebilir. Bununla beraber vücudun her kısmı aynı suretle işba haline gelmemektedir. Bunun içindir ki Haldane 5, 10, 20, 40 75 dakikada yarım işba haline gelen ensacı tesbit etmiştir. Vahit zaman da yarım işba haline gelen bir nesic grafa nazaran iki vahit zamanda $\frac{1}{2}$, 3 vahit zamanda $\frac{1}{3}$ ilâ. Yüzde yüz işba ancak hattı mücanib

olan bir münhanı teşkil eder. Bu grafta işbaın yüzde miktarı, mecmu umukta veya mecmu tazyikte mecmu işbaa sebep olan azot miktarına tebdil edilmiş olduğu halde okunur. Mesela: Henry'nin kanununa göre her nesic 1 atmosferlik bir tazyikte massettiği azot miktarının 3 mislini, 3 atmosferlik tazyikte masseder. Ve 4 mislini de 4 atmosferlik tazyikte beledir. Eğer vücutta 4 atmosferde yüzde 75 işba vaki olursa 3 atmosferde yüzde 100 işba vaki olduğu zaman kadar azot massettiği demektir.

Haldane 33 kademeli derinliğindeki tazyika maruz bulunan (ki bu um iki atmosferdir) bir vücudu tazyik azaltmağa maruz bırakmağa lüzum olmadığını nazaran çalışılan azami umuktan, yani azami işba halinden birdenbire yarısına kadar çıkarılmasının, salim bir hareket olacağını müşahede etmiştir. 10 kademelik kademelerle yapılan tazyik azaltmalarda vücudun hiçbir noktasına vaki tazyik tatbik edilmiş azami tazyikun yarısına düşmez. Bu metod tazyik azaltma zamanını, tazyikler arasındaki farkın büyük emniyetinden istifade ederek, kısaltmaktadır. Halbuki muntazam tazyik azaltma metodunda, suudun başlangıcında kısaca işbaa devam ediyor ve nihayetinde de yarım emniyet nisbetini tecavüz etmesi pek muhtemel bulmuyordu.

Haldane nazariyesi terakki uğrunda en büyük bir adımdır. Bu nazariye tazyik azaltma cetvellerinin hesabı için ortaya sağlam bir esas koymakla beraber olan şayanı dikkat bir derecede tevallî eden dalgıç hastalıklarının önüne geçen ve bütün meseleleri kökünden halleden nihai bir çare olamamıştır. Aynı zamanda çok derin umuklar ve uzun dalışlar için uzun tazyik azaltma zamanına ihtiyaç hissetmek Carsson ve tahlisiye işlerinde ciddi muvaffakiyetsizliklere sebep olmaktadır. Bu meslekte henüz birçe meçhul bir çok amillerin bulunduğu bir çok deliller vardır. Personala daha fazla emniyet temin etmek için lâzım olan kararlar, ancak daha bir çok kifayettli dalışlarda yapılacak tetkikatın sonra verilecektir.

Mesela: İşba hallerinin muhtelif derecelerinin habbe teşekkül zamanları takribi olarak kestirilebilirse dalgıç derhal satha çıkarılıp tazyik odasına alınmakla yorulmuş, ıslanmış veya yara-

lanmış ise icap eden tedbirleri almak imkânı elde edilebilir. Alıvalı favekâde bir muamelelerin ehemmiyetini artırır. İptidai tetkikat 168 kademlik bir umkân farkında makul bir müddet çalışırsa tazyik odası tedavisinin ameli bir surette tatbük edilebildiğini göstermektedir.

Tazyik azaltma cetvellerini kısaltan bir çok metodlar ortaya konmuştur. Cetvellerin daha kısa zamanlarla umuk değişirme esasına göre tanzimi bazı ahvalde lüzumsuz emniyet tedbirlerini bertaraf etmektedir. Haldane pazarıyesindeki yarım işba nisbetinin tadili de düşünülerek ayrı bir meseledir. 33 kademden fazla bir umkân çalışan bir dalgıç birdenbire tazyik azaltmayı beklemeden yukarı çıkar ve Caisson hastalığına tutulursa bu hadise bazı emsiceğin gaz hacminin iki misline çıkmasına tahammül edemediğini ispat eder. Muhtelif umklarında tazyika maruz kalma müddetinin tesbiti muhtelif emsiceğin işba emniyet nisbetini daha iyi gösterecektir. Teşekkülün habbat vaki olmadan ve tazyik azaltma yapılmadan 200 kademe kadar yapılan yüzlerce dalgıç tahlilinde, tatbük edilen 5 dakikalık tazyik işba 5.5 - 1 nisbetine kadar çıkar. 10, 20, 40, 75 dakikalık tazyıklar da mütenazaran 4.5 - 1, 3.2 - 1, 2.3 - 1, 2.0 - 1 nisbetindedirler. Bu nisbetlerin kullanılmasla kısa dalgıçlar için tazyik azaltma ehemmiyeti miktarda azalmaktadır. Bu suretle uzun zaman tazyika maruz kalmadan çalışarak sık sık sahla çıkmakla dalgıçlar daha fazla iş görebileceklerdir.

İfraz derecede uzun olmamak şartla her tazyik azaltma cetveli normal vücutlar için normal serüit altında emniyetlidir. Çoktanberi malûmdur ki fertlerin hassasiyeti başka başka olduğu gibi her fertinki de zamanla mütebeddeldir. Bir insanın dalgıç başlarken hassasiyetinin artması şayanı kabul olmadığı meydana çıkmıştır. Bu hassasiyetin bazı sebepleri de yaş, sıgmanlık, yorgunluk, soğuk ve mûskirat kullanmaktır. Bu gibi hallere tesadüf edildiği zaman hakiki müddetten fazla bir tazyik azaltmakla veyahut fazla tazyikten tahammüle içlinap edilmekle hastalığın önüne geçilmeye çalışılır.

Hassasiyet bazen kalb-faaliyeti ile alakadardır. Haldane tazyik azaltma metodu kanın normal ve vasatı olarak dakikada

bir devir yaptığı farzedilmesine istinat eder yani normal kabul edilen bir adamda kalbin bir dakikada geçirdiği kan miktarı vücudun mecmu kanına müsavî addedilmiştir. Yemek yemek, ruhi hastalıklar ve bedeni hareketler kanın devir süratini normalin 15 misline çıkarır ve hilâkis yorgunluk, hararet düşüklüğü ve dalgıç tekaddüm eden alkol istimali bu süratı normalin yarısına indirir. Tazyika maruz bulunulduğu zaman kanın seri devranı cetvellerde tatbük edilen işba miktarını artırır; tazyik azaltma esnasındaki yavaş kan devrinin, Caisson hastalığında ve emsiceğin normaline nazaran daha fazla hali işba gelmiş olması ihtimalindendir.

Maalesef tazyik daima nabız yavaşlatır. Nabız düşmesi devranı demi geciktirir. Tazyik azaltma esnasında kanın devrini tesri etmek için hareketler yapmak tavsiye edilmektedir.

Binnazarıye, malûp olan tazyik azaltma müddeti oksijen veya Oksijen - Helyum mahfûzunun teneffüs etmekle yüzde allı miktarda indirilebilir. Bu metod ancak sarıgıarda yapılan tazyik azaltmalarda bir maske ile bu gazı teneffüsle kabildir. Fakat, sarfıyat noktası nazaran, denizdeki bir dalgıca bu gazı teneffüs ettirmek ummahiyatı çok müşküldür. Tazyik altında teneffüs edilen oksijenin bir zehir olduğu malûmdur. Fakat yüzde 80 Helyum ve yüzde yirmi oksijen mahfûzu herhalde fena bir tesir bırakmadan vücuttan ayrılan azotu tahliye yardım eder.

Caisson hastalığının tedavisi üzerindeki etüdler ve tecrübeler ayrı bir meseledir. Seri tazyik artmasını, yavaş tazyik azaltmasına takip etmek ummahiyatla kullanılan usuldür. Bunun maksat da hâsıl olan azot habbelerini tekrar masnedilecek bir cesamete kadar, tazyik vasıtası ile, ufaltmaktır. Tazyik yükseltmekte tehlîlürün, vücutta yayılmakta olan habbelerin birleşerek büyümelerini ve bu büyüyen habbelerin izalesine güçleşmesini intaz ederek daimi sakatlıklara sebep olması muhtemeldir. Büyük habbelerin bilhassa kalpte teşekkülü halinde tazyik odası faalemez kalır. Uzun zaman oksijen veyahut oksijen - Helyum mahfûzunun teneffüs azotu kan içinde eritmek için yegâne çaredir.

Yüksek tazyiklara maruz kalmanın takerrürünün mutlaka daimi hastalıklar tevhit edeceği tamamiyle malûm bir hakikat değildir. Dahı ş müteakıp tazyik odasında yapılan müdavatın sonra dalgıç bir müddet daha tamamiyle kendine gelemey, tan-soyopun azalması ve nabızın yavaşlığı bir müddet devam eder. Elektrikli kardiyoğraf aleti zayıf kalp adalesindeki vaziyeti aynen gösterir. Kan tabili de bazı bedeni faaliyetlerin tesiri altında bulunduklarını gösterebilir. Fakat bu tesiratin bazen fa-ideli neticeler vermesi imkânsız değildir.

Bazı müdekkikler tecrübelerini avvelâ hayvanlarda yapıp badehu insanlara tatbik etmeğe çalışmışlarsa da insanlar üzerinde de tecrübeler yapılması lâzımgelmekte olduğu aşikârdır. Hayvanların teneffüs ve devranı dem cihazlarının başka olması dolayısıyla bu tecrübeler her zaman doğru neticeler vermemiştir. Hayvanlarda, çalışma tesirleri, yorgunluk vesaire gibi insanlar için gayri tabii olan haller üzerinde karar vermek imkânsız olduğu gibi diğer umumî hususattaki tezahürler de her zaman aşikâr değildir. Hayvanlar üzerinde yapılabilecek her tecrübe yapılmıştır. Buna rağmen insanlar üzerinde çalışmakla öğrenilecek birçok şeyler vardır. Bu tecrübelerde en küçük bir tehlikeden bile dikkatle içtinap edilmektedir. Derin mıklara ummak, yüksek tazyika maruz kalmak halleri büyük hastalıkları intaç etmiyecek ve daima mülâyım neticeler verecek surette mutedil farklarla yapılır.

Yeni şekillerin tetkiki için gönüllü olarak tecrübelere girenler müstakbel nesillere daha yüksek selâmet temini noktası nazardan en büyük şerefe layıktırlar.

Meslekî haberler

Meslekî haberler

Bütün deniz kuvvetlerine bir bakış

(Eylül 935 sonuna kadar)

Amiral Şer zırhlısı eylül 935 sonunda Danzige dönmüş; Silezya torpido okulunun emrinde; Königsberg kruvazörü Kiel limanında bolük testişi bitirmiş, birinci torpitobot yarım filotillâsi makinelerini elden geçirmekte; ikinci torpitobot yarım filotillâsi, torpıncıların imtihan atışlarını yapmakla; üçüncü torpitobot yarım filotillâsi torpido okulunun emrinde bulunmakta, dördüncü torpitobot yarım filotillâsi bolük testişi ile meşgul bulunmaktaydı. Fido refakat gemisi (Jagd) tersa - nede bulunuyordu.

Birinci mayın arama yarım filotillâsi, Pilav da nçak atışları yapmış, ikinci mayın arama yarım filotillâsi talim ve terbiye ile meşgul olmuş; birinci mania yarım yarım filotillâsi, mania talim ve terbiyesi yapmış ve T 196 denizde atış yapmıştır.

Bütün gemiler ve birlikler; plân mucibince 9/9/935 de yapılacak olan ve müteaddit tabiyeve talimleri ve savaş farziyetlerini ihtiva eden sonbahar manevraları için icap eden biçimde hazırlık tedbirlerini almışlardır.

17/9/935 de, deniz başkomutanı tarafından idare edilecek olan seyulceyşi manevra ve tertip edilen resmigeçit; havanın fevkalâde fırtınalı bulunması yüzünden yapılamamıştır.

Bu sırada denizde bulunan gemiler ve botlar; 10 şiddetinde rüzgâr ve 7 şiddetinde denizle uğraşmağa ve küçük gemiler de, sığılacak limanları aramağa mecbur kalmışlardır.

Noticede bütün gemiler ve birlikler, ana limanlarına gönderilmişler ve en son olarak da hücum botları Vilhelmshafın dan Baltık denizine dönmüşlerdir.

Abukir, Hug ve Kresi namlarındaki İngiliz zırhlı kruvazörlere karşı 22/9/914 te kazandığı muvaffakiyetle deniz savaşı

tarifinde yeni bir çıkar açan ve kıdemli yüzbaşı Wedigen komutasında bulunan U. 9 un ismi verilen yeni U. 9; 22/9/1935 de hizmete girmiştir.

Lider ve başvekil Hitler, kıdemli yüzbaşı Wedigenin hatırasını tehçilen 27/9/1935 de teşkil edilen denizaltı filotillasına: (Wedigen denizaltı filotillası) ismini vermiştir.

Bu filotilla (U 7, U 8, U 9, U 10, U 11, U 12) denizaltı gemilerile, refakat gemisi T 23 de terekkep etmektedir. Filotilla komodoru, yarbay Doniştir.

İngiltere

Gemi inşaatı:

Kızaktan menler:

1933 - 1934 programına dahil bulunan « G » sınıfı destroyerlerden Glowworm, Grafton 22 - 7 - 1935 ve 18 - 8 - 1935 te sornikroft tarafından savzamtonda,

Greyhound, Griffin 15 - 8 - 1935 te Vickers Armstrong tarafından Barrow da; aynı günde; filotilla lideri Gkenville Yarrow & Co. tarafından; ve Gallant filotilla lideri de A. Stefan ve mahitumları tarafından 26 - 9 - 1935 te denize indirilmişlerdi.

G sınıfı destroyerlerden; 1936 ilkbaharında lilecek ve ekserisi artık pek eskimiş bulunan ve Akdeniz filosuna mensup bulunan birinci filotillanın gemilerini değiştireceklerdir.

Bu sınıf gemiler, kandilerinden evvelki E ve F sınıflarından biraz daha küçük olup 1350 ton maimahrecinde, 95 metre boyunda 36 000 beygirlik makineye sahip bulunmaktadır. Buna mukabil E ve F sınıfları 1375 ton maimahrecinde ve 97 metre boyunda olup 34 000 beygir kuvvetinde idiler. Filotilla liderlerinin maimahreci ise eskilerde 1475 yenilerde 1460 tondur. Silâhlar eski sınıflarda aynı kalmışlardır.

Muhriplerde: 4 adet 12 s/m lik, liderlerde 5 adet 12 s/m lik top ve beherinde 8 zer torpido kovanı.

1933 - 1934 programına dahil bulunan Porpoise sınıfı mayn denizaltı gemilerinden 1525 tonluk Narwahl Baroda Vickers Armstrong, Barrow tarafından 29 - 8 - 1935 te denize indirilmiştir.

Hizmete giren gemiler:

Leander sınıfının islah edilmiş tipinin ilk gemisi olup 1931 - 1932 programına dahil bulunan Amphion kruvazörü; 31 - 7 - 1935 te, Portsmouthdaki devlet tersanesi tarafından bitirilmiştir. Bu sınıf gemiler; leander sınıfıyla aynı tonda (7000) ton olup; 8 adet 15,2 lik top ve 8 torpido kovaniyle mücehhezdirler. Amphion evvel 1935 ortalarına doğru altıncı kruvazör filosunun sancak gemisi olmak üzere Afrika istasyonuna iltihak edecektir.

1932 - 1933 programına dahil bulunan 10 600 tonluk maimahrecinde ve 4 adet 10,2 lik uçak topile mücehhez Woolwich isimindeki destroyer ana gemisi; 28 - 6 - 1935 te: Fairfielddeki Gowan tersanesi tarafından bitirilmiş ve Akdeniz filosuna mensup Sandhurstu değiştirmiştir.

1933 - 1934 programına dahil bulunan ve Devonport daki devlet tersanesinde yapılan Kondonderry isimindeki gambot. 19 - 9 - 1935 Hastings gambotunun yerine kızildeniz fırkasına iltihak etmiştir.

1933 - 1934 programına dahil bulunan ve kendi sınıfının ilk gemisi olan sahil gambotu Kingfisher 18 - 8 - 1935 te hizmete girmiştir. Bu gemilerin evsafi şöyledir:

Maimahrec: 585 ton; sürat 20 mil, bir Lc; 2 lik top, 160 ton mazot; boy 71,1 metre, en 8,01 metre su çekmesi: 1098 metre mürettebat adedi 60.

1933 - 1934 ve 1935 - 1936 programlarında bu sınıftan daha iki geminin inşası kabul edilmiştir.

Hawthorn daki Leslie - Hebburn tezgâhlarında inşa edilmiş bulunan Indus isimindeki gambot, 29 - 7 - 1935 te portsmouthdan hindistana müteveccihen hareket etmiş ve 1 - 9 - 1935 te bombaya muvassalat ederek hint bahriyesinin sancak gemisi olarak hizmete girmiştir. Bu geminin evsafi şöyledir.

Maimahrec: 1320 ton, makina kudreti 2 000 beygir kuvveti sürat 16,5 mil 2 adet 12 s/m lik 2 adet 4,7 s/m lik top.

Filonun taksimi:

İtalyan - Habeş anlaşmazlığından doğan beynelmilel gerkinlik, ingiliz deniz nezareti muhtelif emniyet tetbirleri almağa

filonun hava şefi amiral « Butler » in emri altında vâsi mik-yasta talimler yapmışlardır. Bu esnada müptedi personelin ta-lim ve terbiyesile gace ve karartılmış bir halde uçuşlar yapılmış ve tabiiyevî münferit talimler ve silâh talimleri muhtelif cins uçaklarla icra edilmiştir. Bu talim ve terbiye esnasında 23 - 8 - 1915 tarihinde filo « Sandiyego » ya gelmiş ve 410 uçağı iştirak ettiği bir hava resmi geçidi yapılmıştır. Bundan sonra uçaklar gemilerine avdet etmişlerdir.

Hava silâhının istimal kabiliyetini yükseltmek maksadile, uçak makine subaylarının daimi surette kalabilmeleri için yeni bir terfi kademesi açılmış ve şundiye kadar olduğu gibi arasına deniz subayı olarak ödev almak mecburiyeti kaldırılmıştır. Bu suretle bu subayların mesailerini yalnız uçak ve motor inşaatına hasretmeleri ve bu suretle terfilerinden geri kalmak korkusu izale edilmiştir.

« Vinson » kaidelerine göre ilk defa Filadelfiya deniz uçak fabrikalarında inşa edilmiş ve ağustos nihayetinde tamamlanmış olan ilk uçak iki kişilik çift satırlı bir uçak olup okul uçağı olarak (Dubli komant) yapılmış ve kara yahut deniz uçağı olarak kullanılmağa elverişlidir. Uçak (J 5) tipinde bir (Rayt motoru) ile saatte takriben 210 kilometre sürat yapmaktadır. Malûm olduğu veçhile « Vinson » kaidesine göre deniz uçağı % 10 u hükûmet fabrikalarında yapılmak mecburiyeti vardır. Bu sebepten deniz uçak fabrikaları 2.7 milyon dolar ile ıslah ve tavsi edilmişlerdir. Hususi uçak fabrikaları senelik ilk altı ayı zarfında 851 uçak inşa ederek % 14 bir fazla mesai göstermişlerdir. Bu 851 uçaktan : 517 tanesi dahili hava seyrüseferleri, 173 tanesi askeri ihtiyaca ve 161 tanesi de ihracata mahsustur.

Geçen sene zarfında 1187 seyrüsefer uçağı yani dünya inşaatının % 31 i (acun inşaatı 3757 uçak) ve 2048 motor yani acun imalatının, % 33 ü (acun imalatı 6187 motor) inşa edilmiştir.

Filipin:

17 - 9 tarihinde milli intihabat yapılmıştır. Bu intihabat neticesinde ayan reisi (Manoel Kúzeon) hükûmet reisi intihap

edilmiştir. Amerika harbiye nazırı (Dern), 15 - 11 tarihinde Filipin hükûmetinin tesis merasiminde Amerika reisi cumhurbaşkanı Roosevelt Manila da vekalet edecek ve oradan Japonya'ya gidecektir. Harbiye nazırı 25 - 9 tarihinde « Çester » ağır kruvazör ile seyahate başlayacak ve Hava'daki askeri mevaki tefiş ettikten sonra dönüştü (Guam) a gelecektir. Amerikan orduları kurmay başkanı general Douglas Mak Artör Filipin müdafaa kuvvetlerini organize etmeğe memur edilmiştir. General veda ederek Manila'ya gidecektir.

Japonya

Filo harekâtı:

Kazalar : Manevralar esnasında 15 - 9 tarihinde 4 üncü filo mensup « Aşigara » ağır kruvazöründe vahim neticeler veren bir kaza vukua gelmiştir. Talim atışları esnasında bir ıstıhal vukubulmuş ve 2 subay, 16 erbaş ve 28 erai yaralanmıştır. Yaralananlardan üçü ölmüş, diğer üçünün kurtulacağı ise pek şüpheli bulunmuştur. Fazla tafsilât yapılmakta olan tahkikat neticesinde meydana çıkacaktır.

Manevraların devamı esnasında ve 25.9 gecesi bir tayfunda « Hatsuhuki », « Yugiri », « Mutsuki » ve « Kikutsuki » destroyerleri « Hoshio » uçak gemisi ile musademe etmişler ve bu esnada fazla miktarda erai denize dökülmüştür. Resmi listeye nazaran bir kişi boğulmuş, 10 kişi yaralanmış ve kurtarılmış olması çok gayri melhuuz olan denize gidenlerin adedi ise 62 kişi olarak tesbit edilmiştir. Derhal ıstıdıklarıyla yardıma koşan diğer gemiler ancak henüz gemi dahilinde bulunan mürettebatı kurtarabilmişlerdir.

Hatta Japonyada bu tayfun esnasında, 200 kişi ölmüş, 80.000 ev ve 200 köprü harap olmuş ve doğu sahlinde seyrüsefer tamamen muattal kalmıştır.

Okul gemileri tümeni « Yakomo » ve « Asama » gemilerinden müteşekkil olarak 5 aylık bir ayrılıştan sonra « Yosuka » limanına dönmüşlerdir. Mühendislere silâ mezuniyeti verilmeksizin filodaki gemilere dağıtılmışlardır. Eylül bidayetinde her iki yeni hafif kruvazörler « Mikuma » ve « Mogami » gemileri

Kontre amiral « Şimada » emrinde 7 inci tümen olarak 1 inci filoya iltihak ederek büyük manevranın bir kısmına iştirak edebilmişlerdir. Şimdiye kadar « Yokosuka » üssübalhrisine mensup olan « Kongo » harp kruvazörü « Sasebo » limanına tayin edilmiştir. Bu sene içinde, büyük deniz üslerinin her birinde birer liman muhafaza tümeni tesis edilmiştir. 1933 senesinde yapılan deniz üslerinin muhafaza temenile birlikte, Kontre amiral komutası altında birliklerin tesisi lüzumlu görülmüştür. Şimdiye kadar olan muhafaza tümeninin sefleri, deniz üstünde talim ve filosile birlikte çalışmak için کافی fırsat bulamıyorlardı. Bu liman muhafaza tümeninde büyük gemiler ve destroyerlerle denizaltı gemileri bulunmaktadır.

Bu sene tayin edilen genel müfettiş amiral « Nomura », « Yokozuka » ve « Sasebo » deniz üslerini ve buralara tâbi olan hava istasyonlarını teftiş etmiştir.

Gemi inşa :

Omurgası vaz edilenler : 9 - 7 tarihinde « Suzukaza » destroyeri « Uruga Dok Kompani » tezgâhında « Yamakaza » destroyeri 19 - 12 - 1934 tarihinde olmayıp 25 - 5 - 1935 omurgası vaz edilmiştir.

« Osaka » demir fabrikalarında 3 - 8 tarihinde № : 17 mayın taharrî gemisi kızaktan immiştir. « Çoşima » hafif kruvazörü filo listesinden ihraç edilmiştir. Tasvip edilen fakat henüz inşaasına başlanmamış olan gemilere aşağıdaki isimler verilmiştir :

Hafif kruvazör « Şikuma » 8500 ton, uçak gemisi « Hiryu » 10.500 ton, deniz uçağı gemisi « Hiyoda » ve « Mitsuho » her biri 9000 ton, - 1378 tonluk destroyer № : 75 « Asashiyo », № : 76 « Oshio », № : 77 « Mitsuhiyo », № : 78 « Arashiyo », № : 79 « Asugumo », № : 80 « Yamagumo », № : 81 « Natsugumo », № : 82 « Minegumo », № : 83 « Kasumu », - 600 torpitobotlardan : № : 9 « Kiji », № : 10 « Kari », № : 11 « Sagi », № : 12 « Hatu », bımrat gemisi « Araşi » 800 ton.

1934 senesinde tecrübe sayrında devrilmiş olan « Tomozuru » torpitobotu « Maizuru » deniz tezgâhlarında tadil edildikten sonra tekrar hizmete girmiştir. Gerek bu gerekse müşabih di-

ğer üç botta yapılan tadilat « İstikrar - Stabilité » ye aitti. Bu gemilerde top kısmı aynı kalmış yalnız torpito tüyuplarından 2 tanesi çıkarılmış ve yalnız ikisi kalmıştır.

Henüz kızakta bulunan diğer dört torpitobot biraz daha büyüke olup 527 ton yerine 595 tondur. Hepsisi aynı top silâhının 3 adet 12.7 s/m. fakat 2 torpito tüyubu yerine 3 torpito tüyubunu havi bulutmaktadır.

Sefarberlik talimi :

Osaka ve Kobe havâlisinde, deniz teçhizat sanayii tarafından adedi 200 e varan ve gemi inşa, madeni imalat, makine, elektrik, melbusat ve kimya sanayinin iştirakile bir sefarberlik talimi yapılmıştır. Bu suretle mezkûr fabrikaların eni olarak zühûr edecek bir ihtiyâc karşısındaki takatleri tecrübe edilmiştir. Bu talimin idaresi Osakadaki deniz idaresi tarafından yapılmıştır.

Denizin hava silâhları :

Halk deniz lanesi olarak Manganî meselesinin zohurundanberi 1935 senesi vasatına kadar takriben 4.7 milyon « yeni » toplamak ve bu para ile 83 adet uçak ve diğer levazimat almıştır. Çıktav da otuzm 15000 Japon tarafından bir keşif uçağı alınarak 20.7 tanbire « Koma » kruvazörüne merasimle teslim edilmiştir.

Deniz telsiz mevkileri :

Saitama vilâyetinde « Ovada » « Mahi » mevkîindeki Honşo adasında büyük bir deniz telsiz istasyonu yapılmaktadır.

Personal :

1935 kadrosuna nazaran 7018 kişi atideki mesleklere mensup bulunmaktadır :

407 idare subayı	4035 güverte subayı
75 gemi inşa subayı	1742 makine subayı
52 makine »	523 silyuysubayı
163 silâh »	21 eczacı subayı

1934 senesinde 5713 mûracaattan 200 kişi deniz subaylığı mesleğine kabul edilmiştir.

Çoşma Tüneli :

Halihazırda dahiliye nezaretinde Çoşma yolu üzerinde bir tünel inşasında pilamı tetkik edilmektedir. İnşaat 10 sene devam edecek ve 1.5 milyar (yen) e mal olacaktır. Tünelin methali Kiyosoda « Karatsu » noktası ve nihayeti de Korada « Fuzan » mevki olacaktı.

Mançuri

Mançuri İmparatoru, hükümeti ele aldığından beri ilk defa olarak Harbindeki savaş gemilerini teftiş etmiştir. Sungari nehir kilotolası hali hazırda ekserisi yeni gemilerden olmak üzere 15 gemiden müteşekkildir. Vazifesi nehir polisine yardım ve Rusya tarafındaki hudut muhafazasıdır. Nehir gambotu « Fumin » 22-7 tarihinde Sungari nehrini üzerinde 150 haydutun hücumuna maruz kalmıştır. Harice çıkarılan kuvvetlerle saatlerce süren mücadeleden sonra haydutlar 40 kişi telefata verip 4 makineli tüfek ve 20 baygir bırakarak dağılmışlardır.

Siyam

Hali hazırda altı Siyam deniz silyayı Japonyadaki deniz tesisatını tamamlamak gayesiyle 6 ay müddetle Japonyada kalacaklardır. Siyam destluğunu temin için büyük gayretler sarf eden Japonya, mezkur bahriye tarafından yeni verilen 7 adet torpito botun siparişini almağa muvaffak olamamıştır. İtalyan tersaneleri fiat itibarıyla Japon tekliflerinin « derece » düne gitmişlerdir, neticede siparişi de almışlardır. Hali hazırda Siyam bahriyesi için İtalyan tezgahlarında 9 adet torpitobot, 2 adet mayu taharri gemisi ve Japonyada 2 adet gambot (okul gemisi) takriben 2000 tonluk hali inşadadır. Denizaltı gemilerinin sipariş hakkındaki müzakerat mütereddit bir safhadadır.

FransaFilo taksimatı :

İtalyanın habesistanı savaş ile tehdidi karşısında Bahriyetteki İngiliz savaş gemilerinin göstermiş olduğu müteyakkız vaziyete mukabil Fransız hükümeti İtalya ile olan sıkı münasebetine

savaş gemilerinin taksiminde nazarıdikkati calip değişiklikler yapmıştır. Yalnız aksayı şarktan memlekete dönmekte olan (Dumnat Dörvil) gambotu (1968 ton) Cibutiye gönderilmiştir.

Alman - İngiliz filo anlaşması :

Matbuattaki Alman - İngiliz filo anlaşmasına ait heyecan Habesistan meselesi karşısında diğer milletler ve akvam meclisinin alacağı vaziyet en mühim hadiseyi teşkil ettiğinden bir az sükunet bulmuştur. Hali hazırda matbuatta yalnız iddialar tekrar edilerek alman inşaatı bahriyesinin Fransayı tehdit ettiği yazılmakta ve müeyyen bir teklif yapılmaksızın Fransız filosunun büyütilmesi talep edilmektedir.

Personel :

Miktarı 60,000 ne balığ olan zabıt, küçük zabıt ve erattan takriben 6 - 7000 kişi salül müdafaası ve deniz uçaklığına, 13 - 14,000 kişi de kara hizmetinde füssübahri ve okul işlerinde kullanılmaktadır. Gemilerdeki personelin adedi takriben 39 - 40,000 ne varmaktadır. Bu personel adedi hizmette bulunan gemilerin adedi fazla tezayüt etmiş olmasına rağmen 1922 denberi değişmemiştir. Kadrosu boş olan mevkilerin personel adedi takriben 8,000 olarak tahmin edilmektedir.

Brest ve Tolon da karğasallıklar :

Karğasallıklara ait muhakeme işleri nihayete varmaktadır. Kabahatlılara cezaları verilmektedir. Mahkeme neticesinde karğasallığa sebebiyet verenlerin maksadı, dahilinde « Dunkerk » gemisinin inşa edilmekte olduğu havuzu su ile doldurarak geminin bitirilmesini tehir etmek olduğu anlaşılmıştır. Havuz personelinin fili mukavemeti sayesinde bu hadisenin meydana gelmesinin önüne geçilmiştir. Bu Tolondaki karğasallıklar 290,000 frank maddi zarara sebebiyet vermiştir. Brestte amiral Loren yerine, amiral Çester deniz komutanı tayin edilmiştir.

Gemi inşası :

Brest de 1932 senesinde kuru havuz dahilinde omurgası vaz edilmiş olan « Dunkerk » 2-10-935 tarihinde havuza su

koyverilmek suretile yüzecektir. Bunu müteakip Brestte daha uzun olan bir havuza getirilecektir. Geminin 1937 senesi kânunusanişinde hitam bulacağı tahmin edilmektedir. 1934 senesi Teşrinievvelinde Sannazarda Penhove tezgâhlarında başlanan « Strazburg » un inşa müddeti « Dungenk » e nazaran daha kısa süreceği tahmin edilmekte ise de buna dair tafsilat mevzu değildir.

« Lafranz » ismindeki ilk 35.000 tonluk gemi Dungenk havuzunu terk eder etmez, inşaya başlanılacaktır. (Emil Bertin) mayın kruvazörü Sannazar da dört aylık esastı bir tamirden sonra Brestte 2 inci tümene iltihak etmiştir. « Surkof » denizaltı kruvazörünün tersane zamanı nihayet bulmağa yaklaşmıştır. Bundan sonra Şarki Bahriyefitte uzun bir seyre çıkacaktır.

« Atelye » Şantiye de la lûvar » tarafından inşa edilen « Konkeran » denizaltı gemisi sıtabile tecrübesi için yapılan tecrübe seyirlerini muvaffakiyetle bitirmiştir. Gemi her kaç hafta evvel yapılan tecrübeleri fabrikada da tekrar etmek üzere Sannazara avdet etmiştir.

Eski alman kruvazörü « Regensburg » ve şimdiki « Strazburg » gemisi hizmetten çıkarılmış ve teşrinievvelden itibaren Loryan da ikinci tümenin 6 inci destroyer kısmına ikamet gemisi olarak kalacaktır.

Filotillâ lideri « Gepar » 6 ay için Levant Filotillâsına geçerek « Bizarta » daki tersanede esastı tamire alınan « Kersen » gemisinin vazifesini almıştır. Bu tersane hali hazırda esastı büyük tamirler yapabilecek derecede tevsi edilmiştir. « Simon » ve « Frondör » destroyerlerinin tamirleri hitam bulmuştur. « Simon » 7 ay müddetle Marok sahillerinde karakol gemisi olarak gönderilmiş ve oradaki « Fuğner » gemisinin yerine geçmiştir.

II. Tümenin 6 inci torpido filotillâsı « Doryan » limanında bulunmak emrini almış, « Bordelâ » torpido botu Şerbürge gitmiştir.

Okul gemisi seyyahatı:

Okul kruvazörü « Jandark » 5.10 tarihinde bir talim seyyahatı için Bresti terkedecektir. Gemi evvelâ Afrikanın şark

sahillerine giderek 12 - 14 10 da port etiyen ve 16 - 21 10 da Dakar 23 - 27 10 da Konakride bulunacaktır. 2 - 6 10 tarihinde kruvazör « Senthelen » adasını ziyaret edecek ve ondan sonra 19 - 23 11 tarihine kadar kalacağı Arjontinde Porto Belgrano ya hareket edecektir. Kruvazör bundan sonra Macellan geçidini ve Patagonya kanalı geçerek (Valperez) ye gidecek (9 - 16 12) den sonra sayır devam ederek yan farandez (18 - 21 12) Port Stanley (28 - 31 12) Mar del Pilata (4 - 7 1) Turistan Da Gomba (15 - 1) üzerinden, Doryan (3 - 2 8) Basaz Da Jadya adaları (13 - 14 2) Madagaskarda Dıyago Suarez (17 - 18 2), Bonyon üzerinden (21 - 24 2) Mavritiyos (25 - 29 2) Madagaskarda Tamata da (2 - 9 3) Rusya (11 - 24 3) Dıyago Suarez (24 - 3 1 4), Senşelen (3 - 7 4) Cibutiya (13 - 15 4) ve İstanbuldan (20 - 22 4) Brest (15) dönecektir.

İtalya

Filo harekâtı:

Habesistana karşı olan harekât hazırlıkları ile birlikte şarki Afrika sularına atıdaki gemiler toplanmışlardır.

Eski kruvazör « Bari » (3250 ton eski Pillav), eski kruvazör Taranto (3200 ton, sabık Strazburg), 4 destroyer, 6 denizaltı gemisi, (Bazı haberlere nazaran 8 denizaltı gemisi) 2 adet denizaltı refakat gemisi, 4 gambot 4 mazot gemisi, 2 su gemisi, 2 hastahane gemisi 1 romockör, 1 kablo döşeyici gemi, 1 adet sabıh havuz.

Babriya en yüksek komutanlığı Masuada bulunup Kaptan Amiral Pietro Barona tevcih edilmiştir. Amiralin emri altında Albay Dıyago Pardo sancak gemisi olan « Bari » gemisinde şarki afrika müfrezesinin şefidir.

Holanda

Denizaltı gemileri:

11.7 tarihinde yeni « K XVIII » denizaltı gemisi (850 ton) 14. 11. 34 tarihinde, 35 kişi ile (Helder) den başlayan uzun seyyahatı Surabaya da bitirmiştir. Denizaltı gemisi, Madeyra

Sentvinçez, Dakar ve Pernambuku ya uğradıktan sonra kâinatusacı ayında Riodejaneiro ya varmıştır. Bundan sonra seyahatine devam ederek Montevideo, Boenosayres, Tristan Dağunha dan Kaptavına gelmiş ve bundan sonra mayıs nihayetinde Mavritiyos ta Dorban ve haziran nihayetinde Avustalya limanlarından « Karamantele » gelmiştir. 2. 7 tarilinde seyyahatinin nihayeti olan Surabaya muvasalat etmiştir.

Esas itibarile ehemmiyeti olan bir hâdisa cereyan etmeksizin yapılan ve 23.000 mil imtidadında olan bu seyyahat şimdiye kadar bir denizaltı gemisi tarafından yapılmış olan en büyük seyyahattir. Deniz ilimleri hakkında tetkikat yapmak üzere profesör doktor Maynes de bu seyyahate iştirak etmiştir.

TÜRKİYE ZİRAAT BANKASI

Anonim şirketi

Sermayesi 30 000 000 Türk lirası

Teski tarihi : 1888

Merkezi: ANKARA, Telgraf adresi: ZERBANK

Bilünüm banka muameleleri

Çiftçilerimize teminat mukabülünde yahut müteessad kâhalede uzun ve kısa vadelerle ikrazat

Vadeli, vadesiz, hesabı cariî leydiat kabulü; çek ve havale muamelesi; Heuret senetleri üzerine iskonto ve tahsil muameleleri; tasarruf sandığı; muhtesulâtı arzıya üzerine avans ve salve...

Şubelerin isimleri

Adana	Çankakkale	İzmir	Muğla
Adapazarı	Çankırı	İstanbul	Nazilli
Afyon	Çorum	İsparta	Niğde
Aksaray	Denizli	Kars	Ordu
Amasya	Diyarbakır	Kastamonu	Ödemiş
Antalya	Edirne	Kayseri	Samsun
Aydın	Edremit	Kocaeli	Sivas
Ayıntap	Elâziz	Konya	Tarsus
Balıkesir	Erzincan	Kütahya	Tekirdağ
Bergama	Erzurum	Malatya	Tokat
Bolu	Eskişehir	Manisa	Trabzon
Burdur	Giresun	Maraş	Urfa
Bursa	İnebolu	Mersin	Uşak
			Yozgat

İstanbul şubesi : Bahçekapı Nözdüncü Vakıfhan

EMLAK VE EYTAM BANKASI

Sermayesi 20 000 000 Türk lirası
htiyat akçeleri 1 050 000 Türk lirası

EMLAK ve İNŞAAT üzerine mürsat serait
ve mutedil faizle

Para ikraz eder

Bilümum banka muamelâu

İstanbul şubesi BAĞCEKAPI

Telefon : 24480

YILAN BAKIM ALMA

YILAN BAKIM ALMA

YILAN BAKIM ALMA

YILAN BAKIM ALMA

YILAN BAKIM ALMA

Gücünüzü seven anne onun istikbalini düşünen annedir



Bir kumbara olarak gücünüzü sevindirin
TÜRKİYE İŞ BANKASI

**Deniz matbaasında
satılan meslekî asâr**

Eserin ismi	Fiatı		Tarih tah'i
	çihil Kr.	çihil Kr.	
Alede devir müş'iri	2		1326
Su berulu kazanlar	3		"
Basta korfez rehberi	1		1327
Polimetre	1		1328
Yeni usul sayriselam	3		"
Basat rehberi	2		"
Hangi yıldızlar	2		"
Yağ mayi nahrokatı ve tertibatı	1		"
Kıyvei umumiyei bahriye	10		1329
İrfıla cetveli	5		"
Hokalar dıvel	10		"
Ameli topçuluk	1		"
Haribahar eseler	4		"
Barometre risalesi	12		1330
Nazari topçuluk	3		"
Selamî ticariye hamuleleri	2		"
Bahriye askerevillerine rahber	7½		1331
Devanmada terbiyei bedeniye talimatnamesi	5		"

Eserin ismi	Fiatı		Tarih tah'i
	çihil Kr.	çihil Kr.	
Selamî patentleri		1	1332
Maden komiteleri		1	1333
Cedavili riyaziye		10	1334
Malûmâtı feraiye (fizik)		15	"
Hukukî idareî asasiye		10	"
Bahriye müzesi katalogu		15	1335
Hukukî tasarrufiye ve emlak		20	"
Hesabı ameli		10	"
Sıryûlâ cetvel		10	"
Sayriselam dersleri (parakete hesabı)		11	1336
Men'i musademe nizamnâmesi		14	"
Cayro pusulası		12	"
Tabiiyi bahriye		15	"
Türkiye-İtalya haribi bahrisi		43	1339
Edabiyat dersi buliseleri		5	1340
İngilizce Türkçe lügat	550		"
Faer risalesi		17	1341
Cedavili felekiye		25	"

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi (ab'ı)
	Cilti Kr.	Cilt- altı Kr.	
Gemicilik katala (altı cilt) takımı		280	1342
Heyati bahri (birinci tab'i)		27	1925
Bahriye gemikli mektebi sülhiye sınıfı ders programı		21	1926
Harbi bahri sanatı (mülâzımlara mahsus)		15	1927
Yabancı merakeklere <i>atandıkları</i> zabıran ve talebe talimatı		5	1928
Harbi umumide Alman açıkdeniz donanması	37	25	"
Harekati bahriye kitabı birinci cilt		50	"
" " " ikinci "	90		1926
" " " üçüncü "	50		1928
Tayyareler ve mücadele		16	1929
Büyük harpde İtalya bahriyesi		25	"
Büyük donanma	53	38	"
Mayın tarayıcılığı		5	"
Jotlant muharebesi bahriyesi müvacehhezlikleri		12	"
İşaret kores kitabı		4	"
Gas, duman ve silin tehlikesine karşı müdafaa		5	"
Askeri deniz mektepleri ve kursları müdür- lüğü talimatı		5	"
Deniz harp oyunları esasları		3	1930

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi (ab'ı)
	Cilti Kr.	Cilt- altı Kr.	
Akdeniz kılavuzu		15	1930
Almanca torpido lögat kitabı		71	"
Manevra levhası		2	"
Deniz mecmuası		30	Muhassir sonuflara aittir
Telsiz cep kitabı		5	1930
Mesahai bahriye temali		10	1931
Denizde Kırmız harbi		5	"
Türk ve Yunan Deniz harbi hatıratı ve 1909- 1913 Yunan bahri tarihi		25	"
Askeriğe hazırlık dersleri		10	"
Sayriselâin notları		15	"
Karadeniz kılavuzu		25	"
Fizik notları		5	"
Muharebede hali harp gemisi	39	25	"
Bugünkü tayyare gemileri		3	"
Sefaiyi harbiye inşaatının sureti inkişafı		5	"
Denizaltı muhabere vesatı notları		5	"
Denizce ait tarihi makalât		6	"
Yeni Anşots cayve pusulası		4	"

Eserin ismi	Fiyat		Tarih tab'i
	Günlük Kr.	Çubuk Kr.	
Deniz askerine mahsus ders kitabı	54	37	1931
Deniz harpleri atlası		8	"
Tabiyevi seyirler		12	"
Deniz pediküli mektebi spor albümü		17	"
Deniz levazımı tahyisi notları		6	"
Marmara denizi kılavuzu		25	"
Yıldızlar atlası		35	"
Sahillerimizdeki mevkiilerle limanların isimlerini gösterir lügatçe		10	"
Bahriye mektepleri tarihçesi		32	"
Büyük harpte deniz muharebeleri		50	"
Kılıç Ali ve Lepanto (322 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi)		20	"
(1866 - 1869 Girit ihtilali) Gaziiz Hasan Bey Eskiadiyi özel hatırd.		15	"
Napolyon Bonapartı		15	1932
Deniz harp tarihi notları		20	"
Zahil vakillerine mahsus mayıs kursu notları (yalnız subaylara mahsustur)		25	"
Taharri		6	"
Türklerin deniz muharebeleri		80	"
325 numaralı Deniz mecmuasının tarihi ilavesi (Eneski Amerika haritası)		15	"

Eserin ismi	Fiyat		Tarih tab'i
	Günlük Kr.	Çubuk Kr.	
Deniz sporculuğu		20	1932
Denizaltı gemisi taharri (Yalnız subaylara mahsustur)		25	"
Büyük harbin deniz seykalıyıcı		12	"
Sahil muhafazasında mesleki ve hususi vazifeler (subaylara mahsustur)		16	"
Muntazar deniz harbi tarihi		32	"
Deniz Lisesi 1930 - 1931 mezunları haura albümü		120	"
Balken harbinde Türk Filosu		60	"
Askeri maske altında talim ve terbiyesi (yalnız subaylara mahsustur)		4	"
Deniz subaylarına mahsus hitvayet emridarı		15	"
Deniz zabıtlarına öğütler		15	"
Denizaltı gemisi ve deniz kuvveti		15	1933
Askerliğe hazırlık dersleri (dördüncü kitap)		12	"
Deniz ocularında levazım hizmetleri (akademik mesgıyatımdır)		12	"
Tecrübe dâhil topraklara mahsus harici faaliyet (yalnız subaylara mahsustur)		10	"
Topraklık notları		7	"
Sancagımız (329 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi)		15	"
Denizde ve karada eşyanın muhafaza usulleri		6	"
Tirpiç'in hatıratı		60	"

Eserin ismi	Fiat		Tarih (ay/y)
	Cm Kr.	Cm Kr.	
Zabitler, gedikli küçük zabıtlar teluz ve motor, elral teluz ve elektrik ve motor kursu programı.	8		1933
Makine gedikli küçük zabıtların yatıştırma programı.	6		"
Akdeniz hakimiyeti ve Türkler.	15		"
Kırmızı sarı.	10		"
Deniz Harp akademisi bilimleri.	5		"
Deniz taze notları.	10		"
Deniz torpa personeline malisus yatıştırma programları (yaluz subaylara mahsusdur.)	8		"
Deniz gedikli küçük zabıt hazırlama inektelu bilimleri.	8		"
Seyir ve person kursları programları (yaluz subaylara mahsusdur.)	5		"
Deniz müfazzamleri ve zabıt vakılları için taze zari topçuluk (subaylara mahsusdur.)	5		1934
Deniz Gedikli Küçük Zabıt Hazırlama Mektubi müfredatı programı.	10		"
Orta zaman denizciligi (331 № li Deniz mecmuasının ilavesi)	5		"
Küçük batır gırmaklar avel ve gırmaklar avela lıgı ila hakimiyeti (331 № li Deniz mecmuasının ilavesi)	5		"
331 numaralı Deniz mecmuası.	20		"
332 numaralı Deniz mecmuası.	20		"
Milattan önce Akdeniz (332 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi)	5		"
Uçuculuk - Denizaltı gemiciliği - Edaıcılık (32 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi)	4		"
Yeni gemicilik (Yedinci kitap)	15		"

Eserin ismi	Fiat		Tarih (ay/y)
	Cm Kr.	Cm Kr.	
8 m/m ilk Armao maksim ağır makinalı tufek ve 20 m/m ilk Orugon makine topları ve 40 m/m ilk Vikers makinalı topları ve bu makinaların	7		1934
333 numaralı Deniz mecmuası	20		"
333 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi (deniz kuvveti)	5		"
Jutlant muharebeleri bahariyesi	30		"
Deniz tabiyesi	10		"
Deniz kuvvetlerinde müvazıyyat serisi (Birleşik sınıf birinci kısımda)	20		"
Oğınografi	30		"
Deniz arkamübarhiye vazifeleri ders notları sınıf 2	40		"
Deniz arkamübarhiye vazifeleri ders notları sınıf 3	40		"
Deniz ve Hımd denizleri hakimiyeti ve Türkler	35		"
Gemi topçuluğunun esyadığı sıfırlar	6		"
334 numaralı Deniz mecmuası	20		"
335 numaralı Deniz mecmuası	20		1935
335 numaralı Deniz mecmuasının ilavesi (bir Türk denizcisinin bahariyesi)	10		"
Amerikan mayın fırlakası valisi şimaldenizi Mayın manesinin ikülmesi	12		"
Yeni müvazıyyat torpido müvazıyyatları ve kurs notları (yaluz subaylara mahsusdur.)	6		"
336 numaralı Deniz mecmuası	20		"
336 numaralı Deniz mecmuasının tarihli ilavesi (Çankale ve 18 Mart 1915)	10		"

Eserin ismi	Fiat		Tarih tah'i
	Emir Kz	Ölç Rp	
336 numaralı Deniz mecmuasının (ahikası (ordü ve denanmanın müsterek terekânı)		7	1935
Deniz kuvvetlerinde müyar aşya serisi (den ci sınıf birinci kısım)		20	"
Böyük komanda karpunda yabacı mütebaasilete okutılması; ders mevzuatı (yalnız subaylara mah- susdur)		20	"
Erkânı harbiye vazifeleri ders notları sınıf I (yalnız subaylara mahsusdur)		20	"
Deniz erkânı harbiye vazifeleri ders notları ek (yalnız subaylara mahsusdur)		40	"
337 sayılı Deniz mecmuası		20	"
337 sayılı Deniz mecmuasının tarihî ilavesi (Türk karadəniz filosu tarihi)		10	"
338 sayılı Deniz mecmuası		20	"
1817-1878 Türk Rus harbinde deniz harekâtleri (338 numaralı mecmuasının tarihî ilavesi)		25	"
Yirmüncü yüz yüda Akdeniz egemenliği		10	"
Denanmada boya işleri		12	"